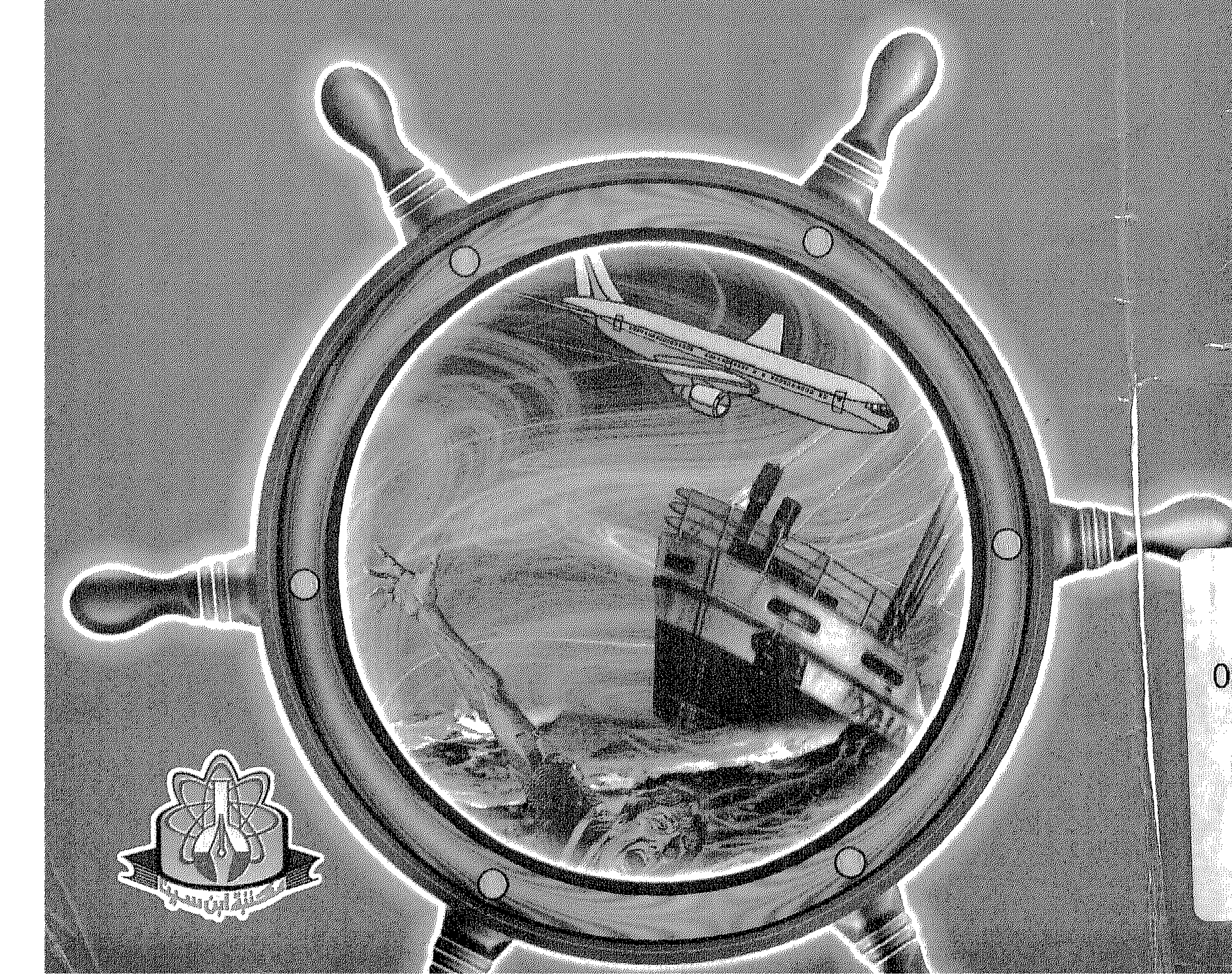
هاني عيسى

مثلث برمودا

أسراره المخيفة وحوادثه المرعبة



هانى عيسى

مثلث برمودا

أسراره المخيفة
وحوادثه المرعبة

مكتبة ابن سينا للطباعة والنشر والتوزيع والتصدير
٧٦ شارع محمد فريد - جامع الفتح - مصر الجديدة - القاهرة ت : ٦٣٧٩٨٦٣ - ٦٣٨٩٣٧٢ فاكس : ٦٣٨٠٤٨٣
IBN SINA BOOKSHOP *Printing - Publishing - Distributing - Exporting*
76 Mohamed Farid St., Heliopolis, Cairo Tel. : (202) 6379863 - 6389372 - Fax : (202) 6380483

اسم الكتاب : مثلث برمودا
اسم المؤلف : هانى عيسى
اسم الناشر : مكتبة ابن سينا
تصميم الغلاف : إبراهيم محمد إبراهيم
رقم الإيداع : ١٦٤٦٤ / ٢٠٠١
الترقيم الدولى : 977-271-548-1

تطلب جميع مطبوعاتنا بالمملكة العربية السعودية من وكيلنا الوحيد مكتبة الساعى للنشر والتوزيع
الرياض - هاتف : ٤٢٥٣٧٦٨ - ٤٢٥١٩٦٦ فاكس ٤٣٥٥٩٤٥ جدة هاتف : ٦٥٣٢٠٨٩ - ٦٥٢٤٠٩٥ فاكس : ٦٥٢٤١٨٩

مقدمة

لاشك أن مجرد ذكر عبارة " مثلث برمودا " فى مكان ما أو أمام مجتمع معين يعنى أن يتوقف الجميع عن أى حوار جانبى ، وكأنه لا صوت يعلو على صوت " برمودا "!! وكيف لا ، وهى العبارة التى يغلفها المئات من علامات الاستفهام والمئات من علامات التعجب، وتضم فى باطنها عشرات التأويلات وعشرات التفسيرات ، ويدور حولها العديد من البحوث والدراسات !!

ولم يكن الحديث عن مثلث برمودا بمثابة قصة ينسج لها حوار وسيناريو ويعمل لها إخراج بشكل خاص ، بل هى أحداث بدأت ولا تزال فصولها مستمرة ومتجددة دون أن يدرك واحد من البشر كيف ومتى ستكون نهايتها !!

لقد صارت تلك المنطقة الكائنة فى المحيط الأطلنطى بالقرب من السواحل الأمريكية مصدر رعب وفزع لكل من تجبره الظروف للمرور بجوارها سواء كان ذلك فى البحر أو الجو !!

منذ أن بدأت المراكب والبواخر تسير فى الماء ، وبدأت الطائرات تحلق فى الجو ، والتاريخ يسجل هذه الحوادث الغريبة التى تحدث للعديد منها لدى اقترابها من هذه المنطقة !

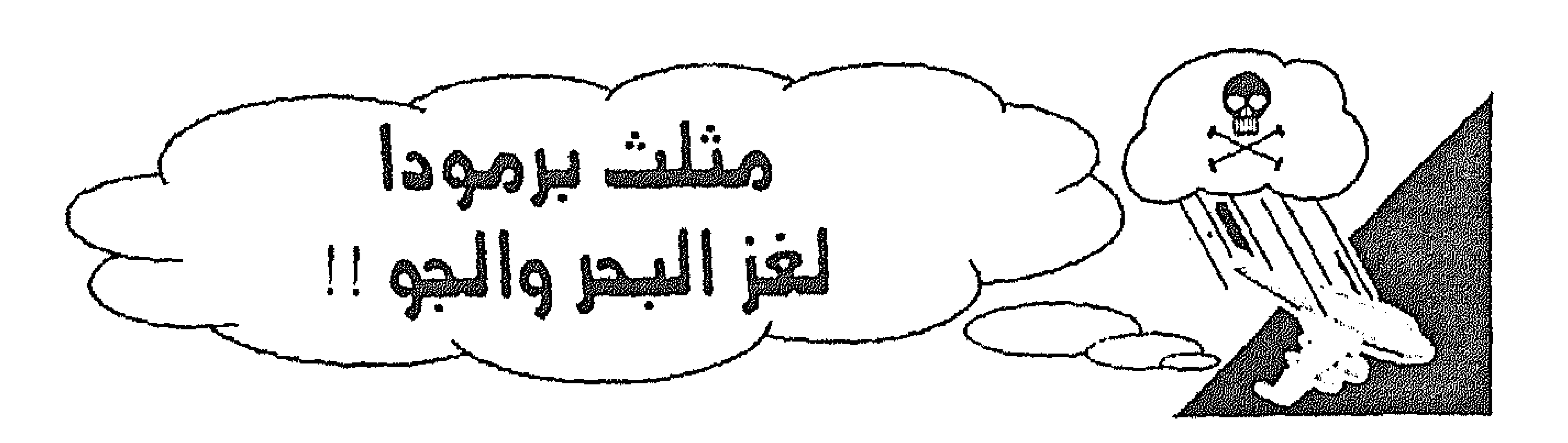
فهناك الطائرات التى تختفى دون أى إنذار ! وهناك الطائرات التى تشير إلى حدوث خلل فى أجهزتها الإلكترونية والمغناطيسية ثم تختفى ! وهناك الطائرات التى تفيد بأنها لا تستطيع تحديد مكانها أو الإحداثيات التى تحكمها ثم يصمت صوتها إلى الأبد !

وهناك أيضا البواخر التى تنقطع صلتـها فجأة بالقـاعدة بـالرغم مـن الحالة المستقرة للجـو والمـاء ، ولا يكـون هنـاك أى نـوع مـن العراقيـل الطبيعية ، ثم لا تلبث أن تختفى ، ولا يصل البحث عنـها إلى أى نتيجـة ! وهناك البواخر التى تختفى ثم تظهر بدون وجود أى فـرد مـن الركـاب أو الطاقم الخاص بها ولا يعثر لهم على أثر !

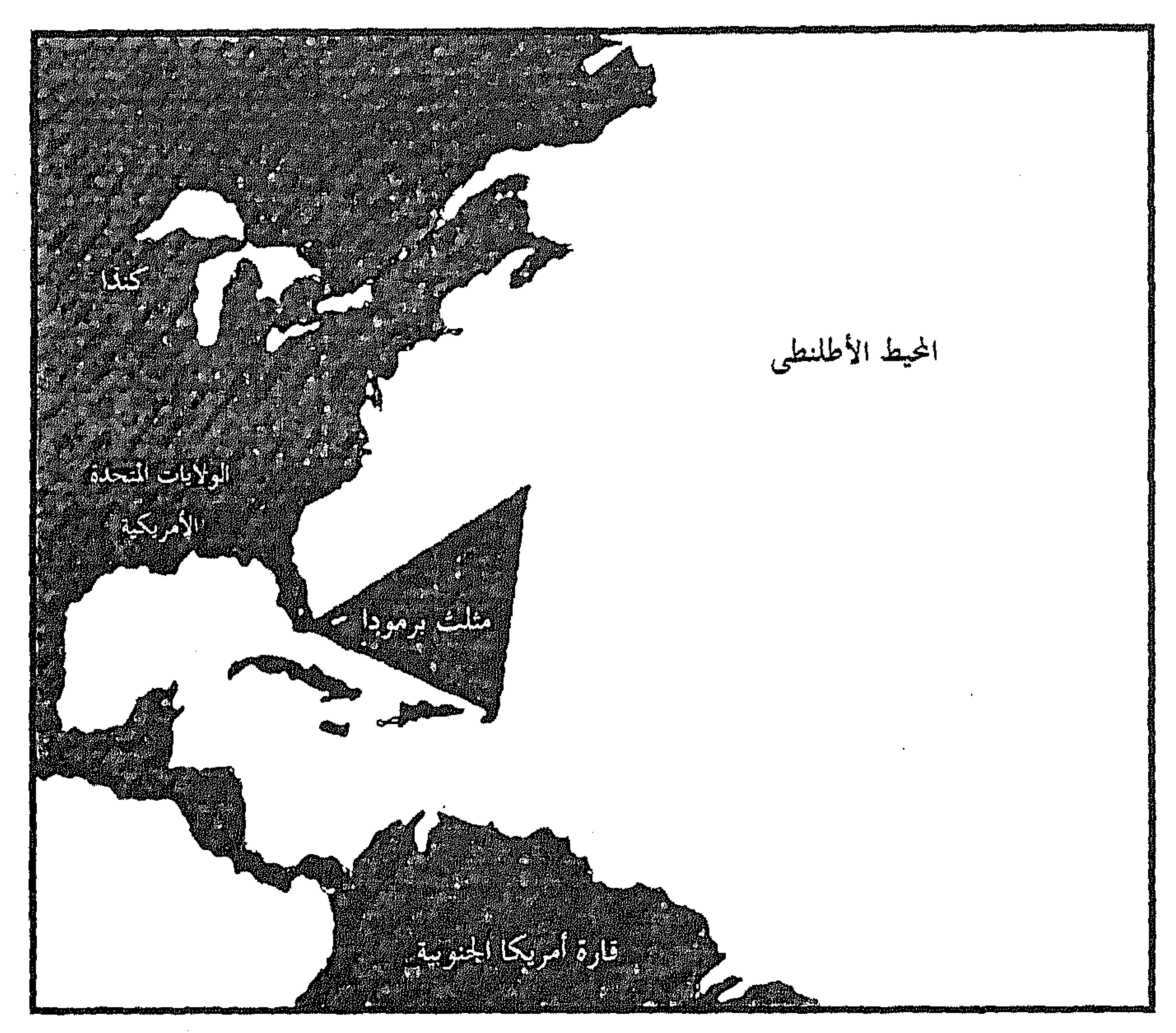
وهناك المراكب التى تأخذ طاقمها معها إلى طريق اللاعودة !!

أحداث مؤلمة وخسائر فادحة ومواقف مفجعة تلك التـى نعايشـها مـع هذه المنطقـة الرهيبـة .. ومـهما اتخـذت الإجـراءات الوقائيـة ، ورروعيـت الاحتياطات الأمنية .. ومهما تقدم العلم وتطورت التكنولوجيا فإن مثلـث برمودا لا يزال لغزا من الألغاز التى عجزت العقول عن تفسيرها وإيجـاد الردود على استفهاماتها .. ولا نملك إلا نقف مندهشـين متعجبـين ونحـن نسمع ونقرأ عن حكايات مثلث برمودا .. !!

المؤلف



هناك منطقة تقع فى الجانب الغربى من المحيط الأطلنطى ، علـى بعـد من الساحل الشرقى للولايات المتحدة ، مكونة ما يسمى بالمثلث ، يمتد من برمودا فى الشمال حتى فلوريدا الجنوبية ، وبعد ذلك من الشرق إلى نقطة خلال البهاما وبورتريكو وحتى خط طول ٤٠° غربا ، ثم تعـود بعـد ذلـك إلى برمودا .

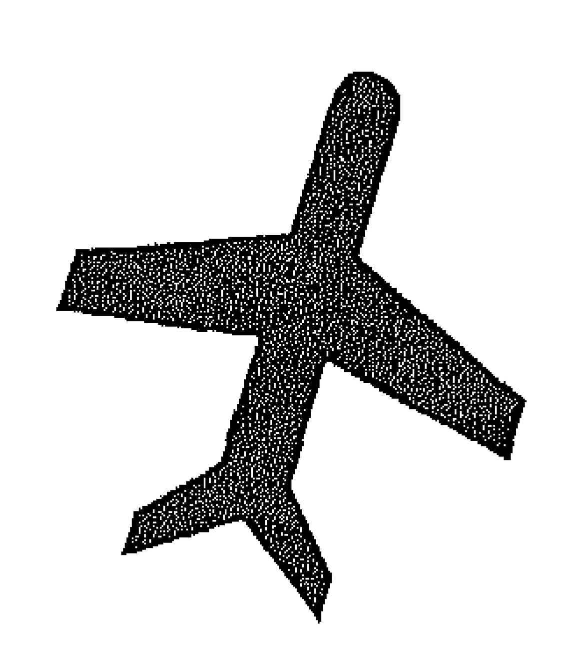


خريطة لمنطقة برمودا

هذه المنطقة تشغل موقعا مزعجا وتحدث بها أشـياء لا يصدقـها عقـل ! وهى التى عرفت باسم منطقة " مثلث برمودا " والتى تلاشت فيها أكثر من مائة طائرة وسفينة معظمها بعد عام ١٩٤٥ كما فقد فيها أكثر من ألفى شخص فى الفترة الأخيرة ، بدون العثور على جثة واحدة أو قطعة واحـدة من الطائرات أو السفن المختفية .

وقد استمرت عمليات الاختفاء فى الازدياد بالرغم من محاولة الابتعـاد عن هذه المنطقة سواء كان ذلك بالنسبة للطائرات أو السفن .

العديد من الطائرات قد اختفت فى نفس الوقـت الـذى تتصـل فيـه لاسلكيا بطريقة عادية مـع القـاعدة الأرضيـة ، بينمـا بعضـها الآخـر قـد سجلت لاسلكيا رسائل غـير عاديـة مثـل : إنـهم لا يسـتطيعون تشـغيل الأجهزة ، أو أن البوصلة تتأرجح ، أو أن السماء تحولت إلى اللون الأصفر أو أن الجو ملىء بالضباب (فى يوم صافٍ) ، أو أن المحيط هـائج بـالرغم من هدوئه الملحوظ للجميع .

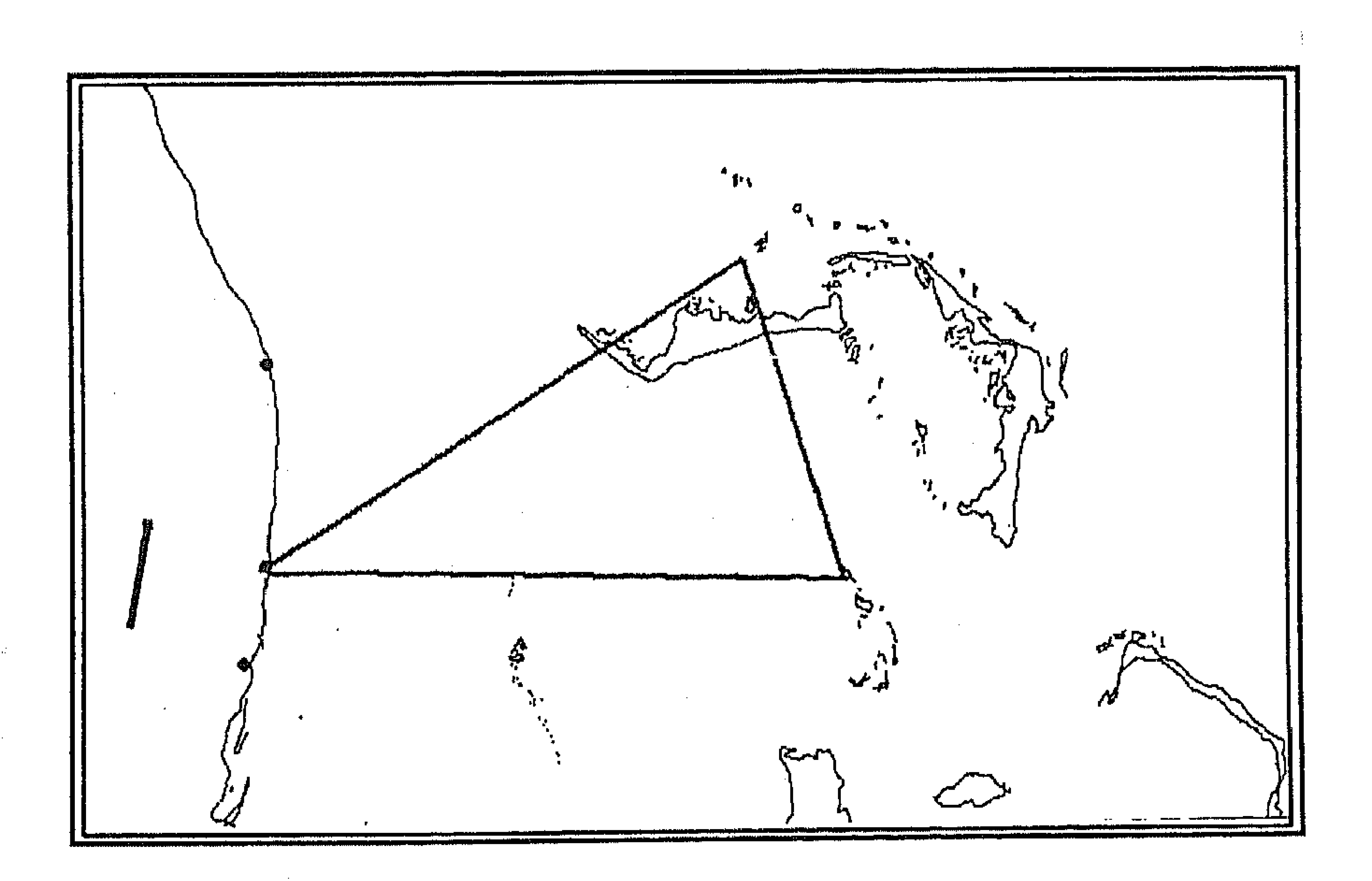



بعض القصص الواقعية
لاختفاء الطائرات

يعود تسجيل الأحداث ، والفطنة إلى مخاطر هذه المنطقة إلى الخامس من ديسمبر عام ١٩٤٥ عندما كان هناك سرب طيران مكون من عدد ٥ طائرات فى مهمة تدريبية ، وقد حدث الآتى :

كانت هذه الطائرات موجودة فى قاعدة فورت لاودرديل (Fort Lauderdale) بولاية فلوريدا ، وهى قاعدة جوية بحرية ، وتعد قاعدة رئيسية للتدريب المتطور الخاص بالقوات الجوية البحرية .

ولعل كثرة العدد لجزر " البهاما " قد أوجد كثيرا من العلامات الحدودية والشواطئ وهو ما يمثل موقعا مثاليا للملاحة فوق الماء فى منطقتى فورت لاودرديل وميامى .



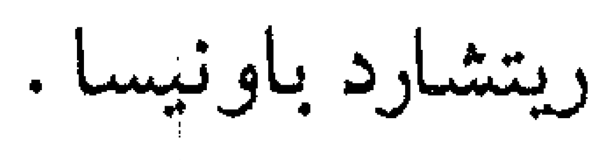
وكانت أوامر التدريب عبارة عن السير فى اتجاه (٠٩١°) لمسافة ٩٠ كيلو مترا إلى منطقة ضحلة تسمى " تشيكن آند هن " وإلقاء قنابل التدريب لمدة ٢٠ دقيقة ، ثم متابعة الطيران فى نفس الاتجاه (٠٩١°) لمسافة ١١٠ كيلومترات وحتى جزيرة " جريت ستيراب " ثم الدوران ٣٤٦° فى اتجاه

شمال غرب لمسافة ١٢٠ كيلومترا ، ثم الدوران فى اتجاه جنوب غرب (٢٤١) لمسافة ١٩٠كيلومترا ثم الدوران إلى قاعدة التدريب فى "فورت لاودرديل".

المعلومات المسجلة عن طائرات هذا السرب :

الطائرة : إف تى ٣٦

قيادة الكابتن إدوارد جوزيف الذى يبلغ من العمر ٢٦ عاما . أما الطاقم فكان يتكون من هاول أورين طومسون وجورج ريتشارد باونيسا .





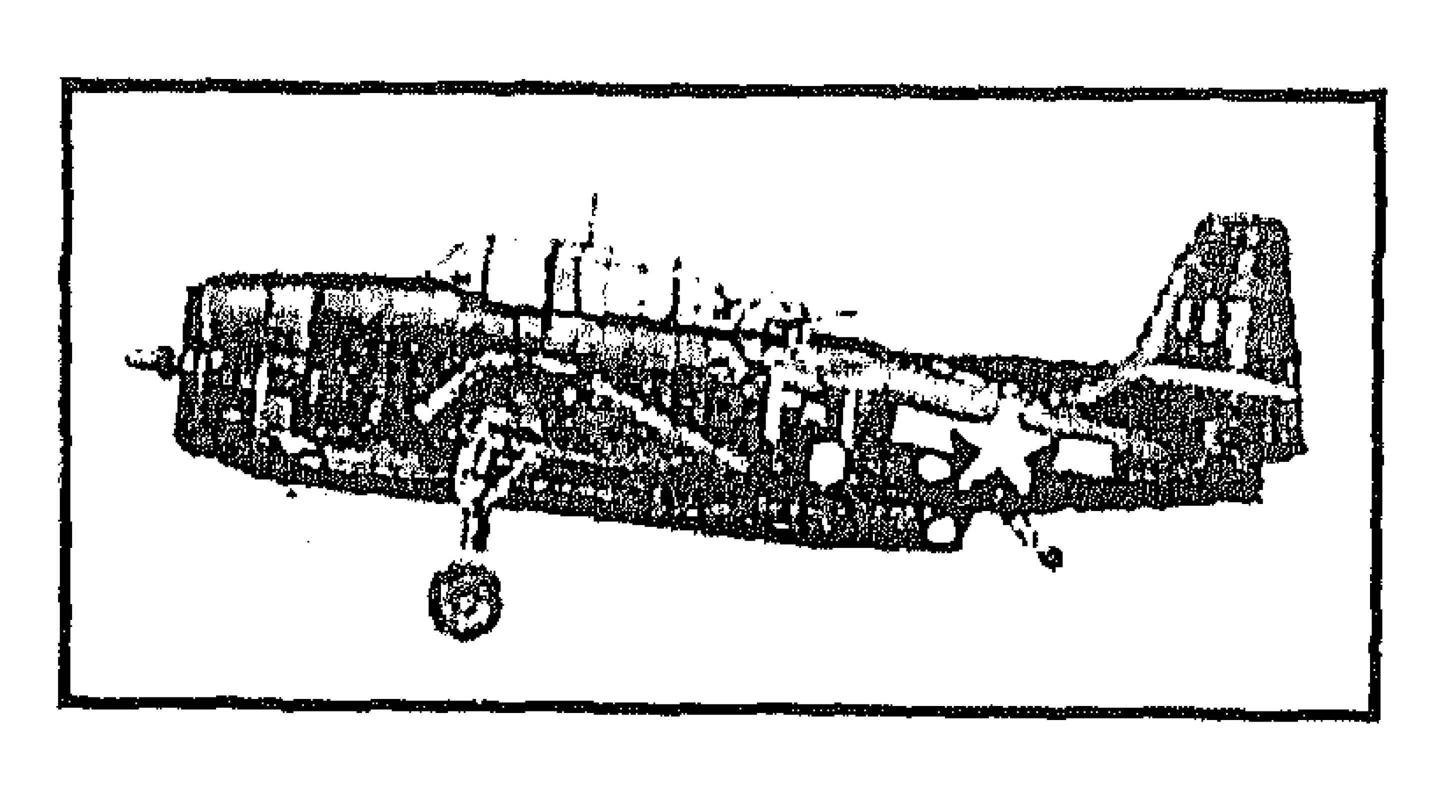


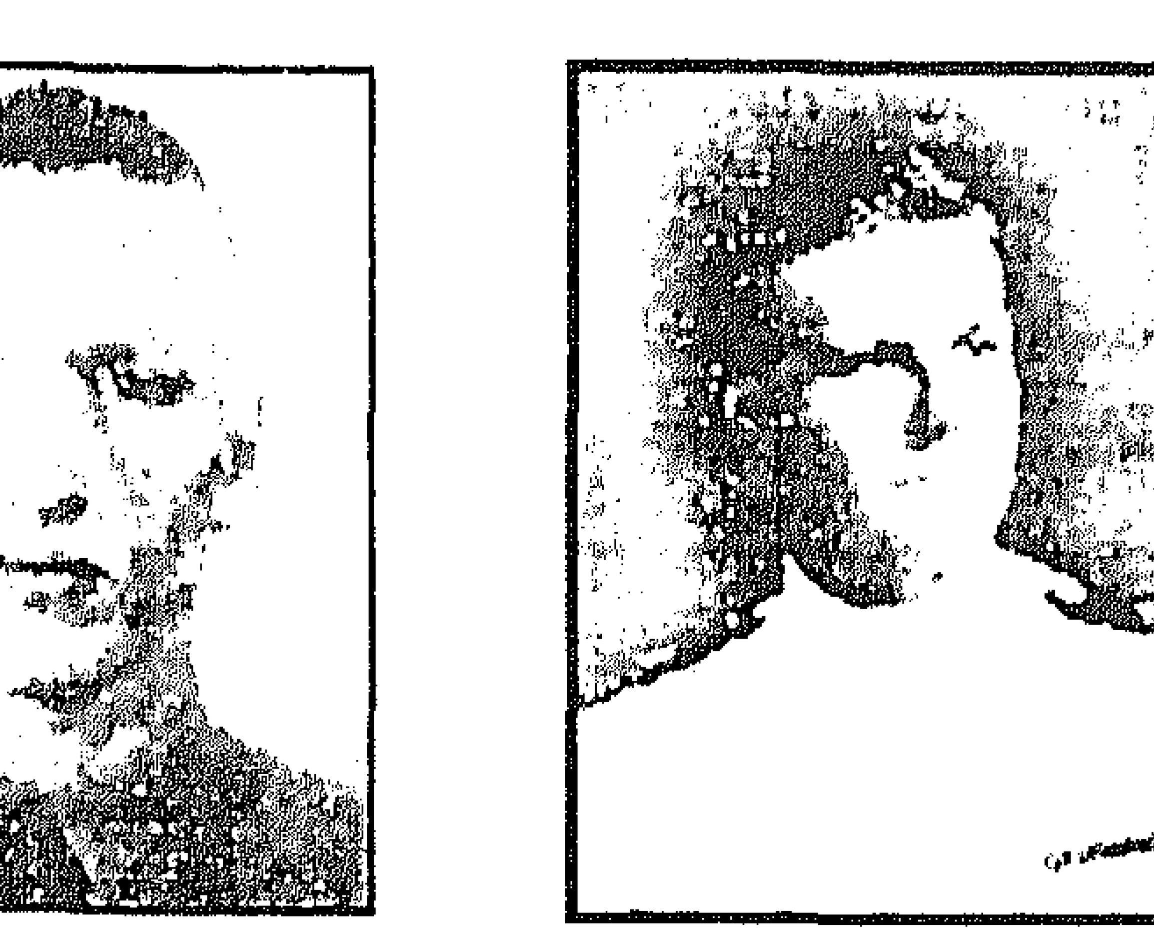


إدوارد جوزيف — جورج ريتشارد بونيسا — هاول أورين طومسون

الطائرة : إف تى ١١٧

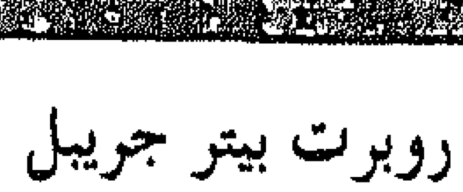
قيادة الكابتن جورج ويليام الذى يبلغ من العمر ٢٥ عاما ، ويتكون طاقم الطائرة من روبرت فرانسيس جاليفان وروبرت بيتر جريبل .





جورج ويليام



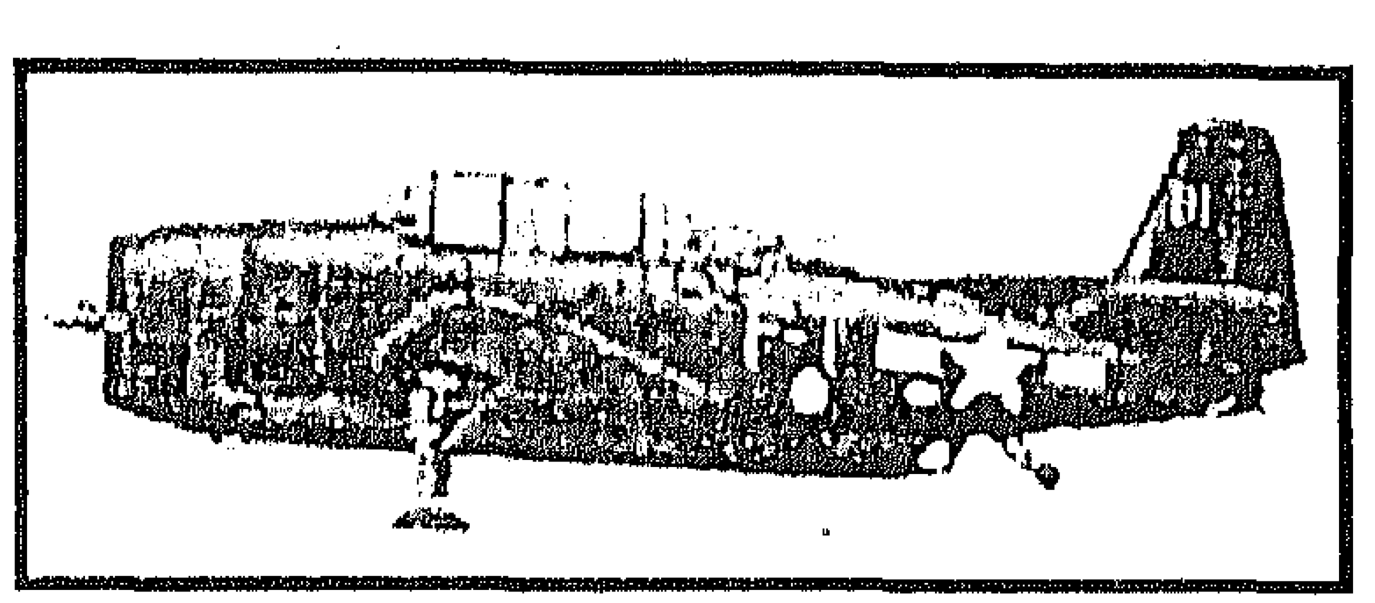


روبرت بيتر جريبل

روبرت فرنسيس

الطائرة : إف تى ٨١

قيادة الكابتن فورست جيمس الذى يبلغ من العمر ٢٤ عاما ، وكان معه ويليام إيرل لايتفوت ولم يكن إخصائى اللاسلكى قد وصل حتى آخر دقيقة .



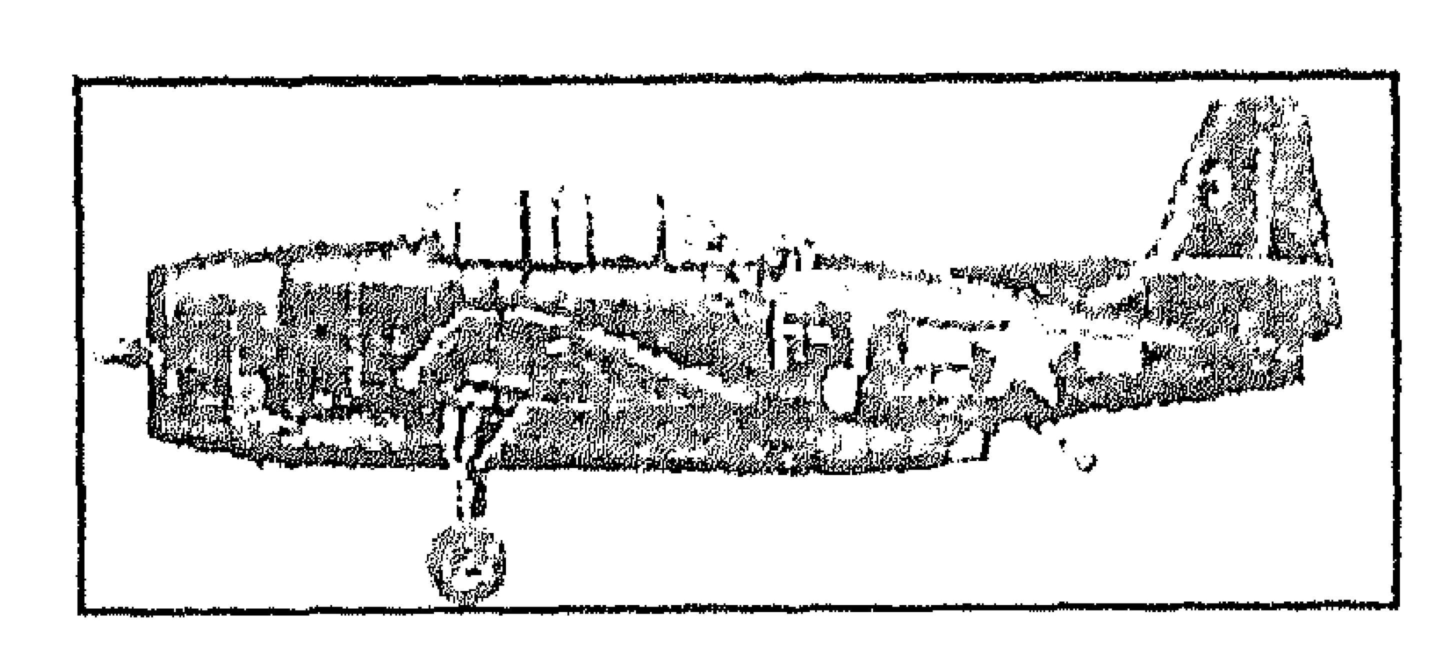


فورست جيمس



ويليام إيرل لايتفوت

الطائرة : إف تى ٣



قيادة الكابتن جوزيف تبتون الذى يبلــغ مــن العمــر ٢١ عاما ، ومعه الطاقم المكــون مــن هرمــان آرثــر ثيلانــدر وبيرت إدوار بالوك اللــذان يبلغان من العمر ١٩ عاما .



جوزيف تبتون

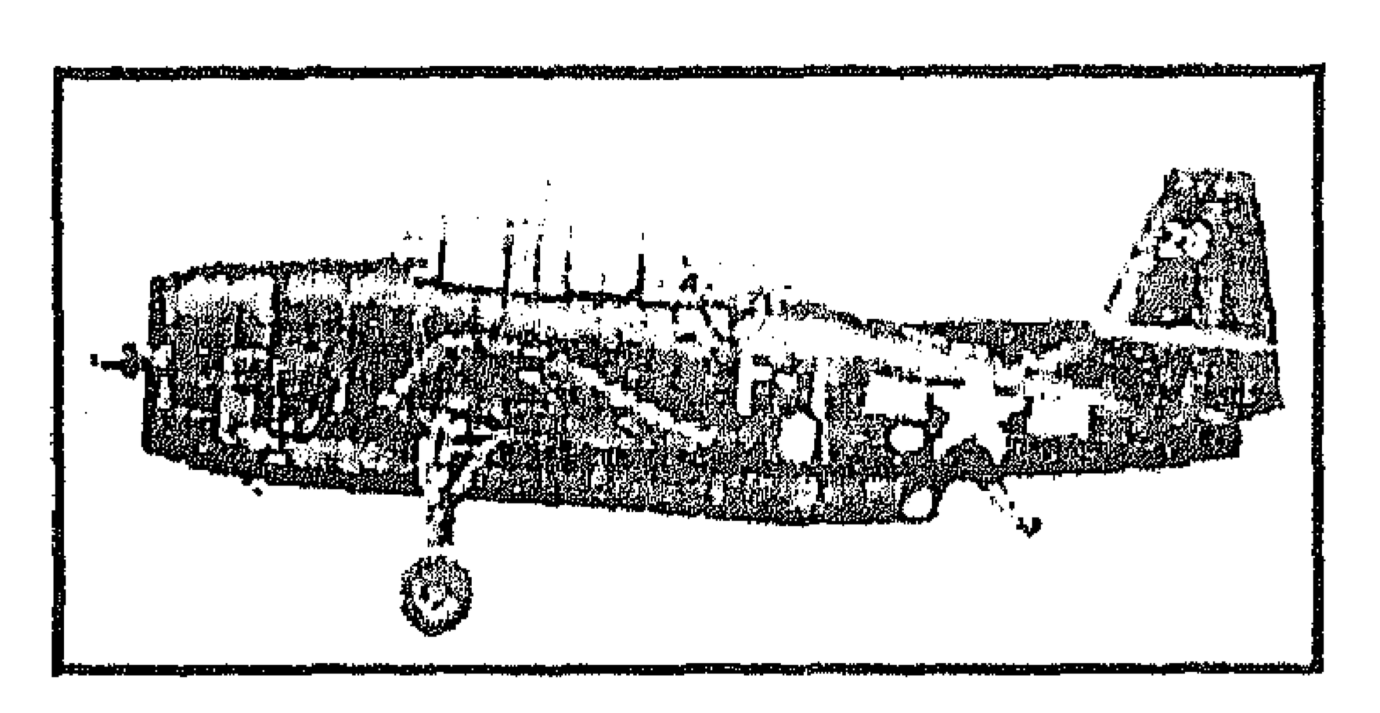


بيرت إدوار



هرمان آرثر

الطائرة : إف تى ٢٨



قيادة الكابتن تشارلز كارول وكــان عمــره ٢٨ عامــا ، يســاعده جــورج فرنســيس دلفين ، ووالتر ريد باربارت



تشارلز كارول



جورج فرنسيس دولفين

وصف الأحداث :

فى الخامس من ديسمبر عام ١٩٤٥، وكان يوما حارا وصلت درجة الحرارة فيه إلى ٦٧°م وكانت السماء ملبدة بالغيوم التى تحركها الرياح الجنوبية الغربية التى تسير حينئذ بسرعة قدرها ٣٥ عقدة .

وقد اختبر الطيارون طائراتهم وأداروا المحركات وبدأوا الطيران ومغادرة القاعدة فى الساعة الثانية وعشر دقائق .

تمت المرحلة الأولى بنجاح ثم بدأوا يأخذون طريقهم إلى جزيرة "جريت ستيراب " التى تبعد ١٨٠ كيلو مترا عن ساحل فلوريدا .

وفى حوالى الساعة الثالثة وخمس دقائق بدأت أحاسيس غريبة تنتاب الطيارين ، حيث أحسوا أنهم فقدوا الطريق وبدأوا يراجعون بعضهم البعض ، وقد استقبلت الطائرة إف تى ٧٤ هذه المحادثات عبر الرادار ، وهى الطائرة المختصة بالاتصالات اللاسلكية فى هذه المنطقة .

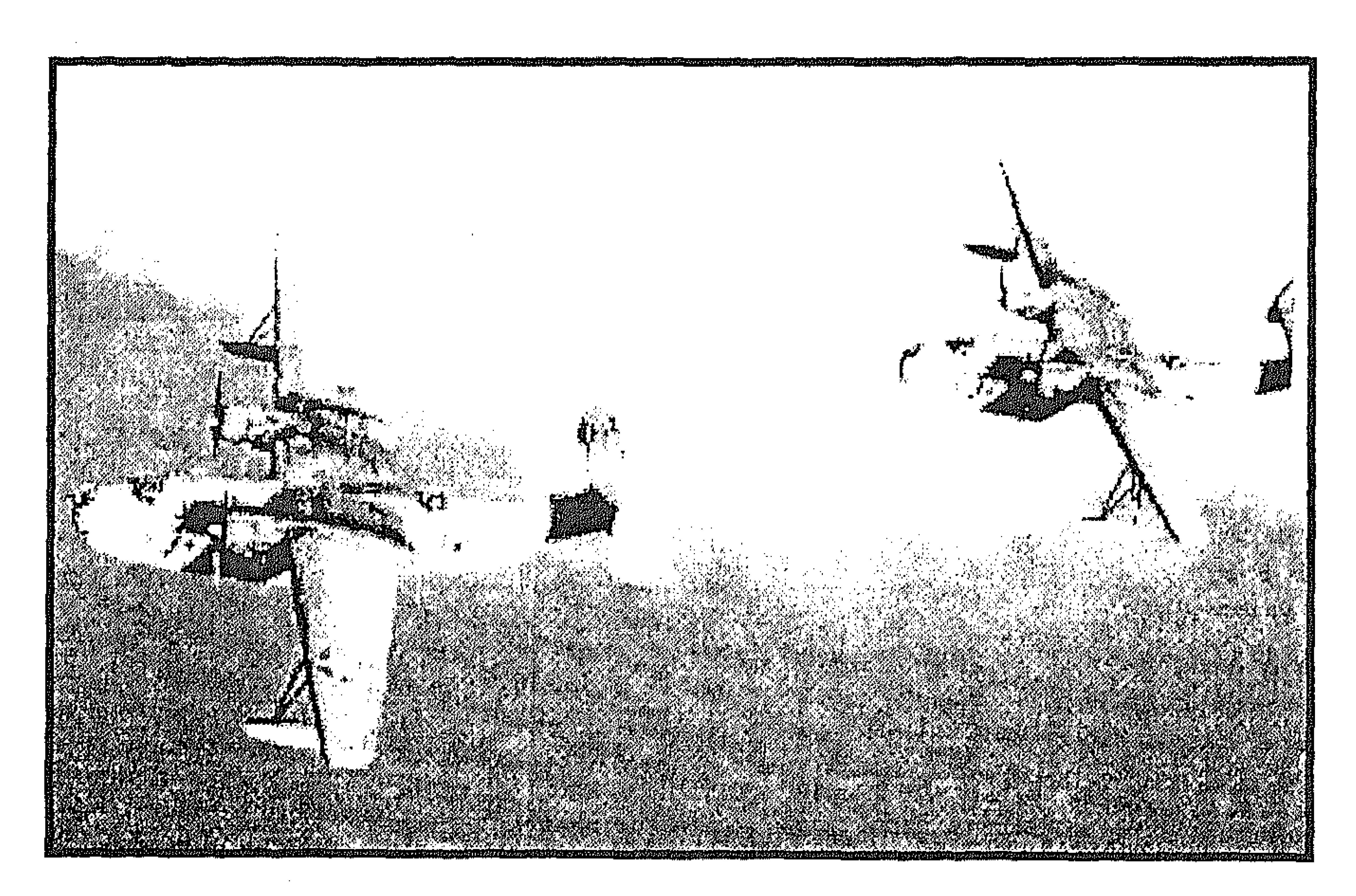
وظلت الطائرة إف تى ٧٤ تتحدث مع برج المراقبة الذى لم يتعرف على هوية الطائرات .

ولكن قائد الطائرة إف تى ٧٤ (الكابتن كوكس) سأل إحدى الطائرات عن هويتها فأجابت : (إف تى ٢٨) وعندما استفسر عن المشكلة فكان الرد بأن البوصلة لا تعمل ، وأنهم لا يعلمون شيئا عن ارتفاعهم ! ولا يدرون كيف يمكنهم الوصول إلى قاعدة الانطلاق !!

وقد حاولت الطائرة ٧٤ أن تجمع السرب المكون من خمس طائرات وعملت على توجيههم ، وباشتراك مع برج المراقبة أخذوا يساعدون السرب عن طريق الطائرة إف تى ٢٨ ، ثم الطائرة إف تى ٣ ثم بدأ الإرسال يضعف شيئا فشيئا حتى انقطع الإرسال تماما فى الساعة السابعة وخمس دقائق .

عملية البحث
عن السرب المفقود

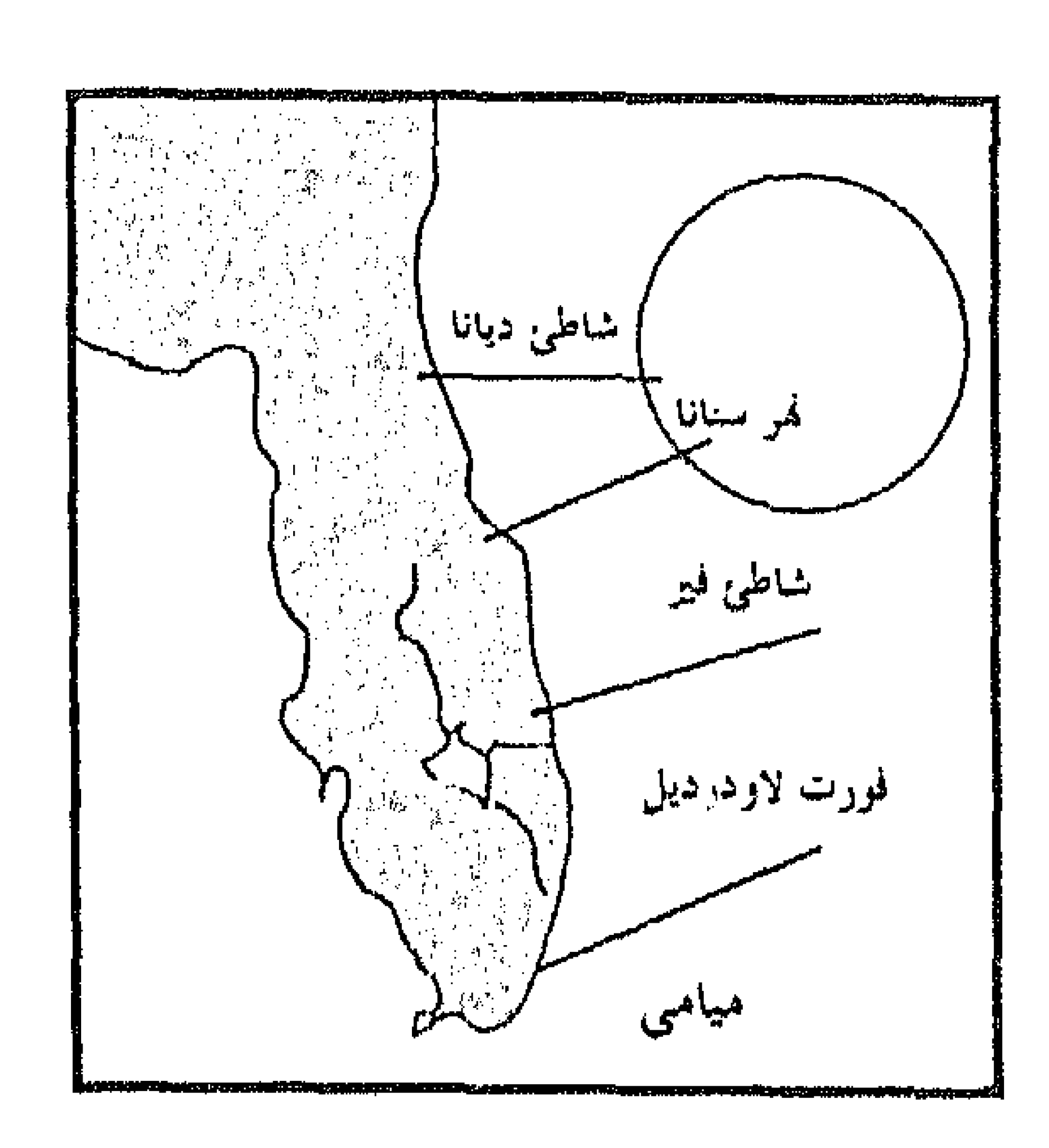
فى الساعة السابعة والنصف بدأت رحلة البحث عن طائرات السرب ١٩ وذلك عن طريق طائرتين من طراز (بى بـى إم PBM) مـن قاعدة نهر " بنانا " وهما الطائرتان ترييننج ٣٢ ، وترييننج ٤٩ بقيادة الكابتن والت جيفرى .



كان من المقرر أن يبعث جيفرى بتقرير عن موقعه فى الثامنة والنصف مساء ، ولكنه فشل فى إرسال هذا التقرير ، ولم يستطع الرد على جميع محاولات الاتصال التى تمت بالطائرة ، وهو ما أدى إلى قلق شديد بالقاعدة.

وفى حوالى الساعة التاسعة والربع مساء بدأت أنباء مؤثرة تصل إلى القاعدة ، حيث تلقت بلاغا من باخرة الشحن " إس . إس . جينزميل " أنها قد رأت انفجارا يقذف بلهب يرتفع حوالى ٣٠ سنتيمترا فى الساعة

الثامنة إلا ربعًا ، واستمر لمدة عشر دقائق .



موقع البحث عن السرب ١٩

وعندما وصلت الباخرة إلى موقع الانفجار وجدت بقعة من الزيت فتوقفت للبحث عن أى شخص يمكن أن يكون قد نجا فى العملية ولكنها لم تعثر على شيء .

بعد ذلك صدرت أوامر للطائرة ترييننج ٣٢ بالتوجه للموقع ، واستغرقت رحلتها حوالى الساعة ولكنها لم تعثر على شيء !!

وقد بعث قائد الطائرة الكابتن " براميرلين " بتقرير عن حالة الجو فى المنطقة يفيد بأن الجو كان متقلبا ولكنه لم يكن ممطرا .

وفى قاعدة " بنانا ريفر " كان هناك اعتقاد بأن الانفجار الذى حدث كان للطائرة ٤٩ التى خرجت باحثة عن السرب المختفى .

وقد تأكد هذا الاعتقاد من خلال تقرير للرادار صادر عن حاملة الطائرات " سولومونز " حيث يقول التقرير :

" لقد شاهدنا على شاشات الرادار طائرتين منطلقتين من قاعدة "بنانا ريفر " فى الليلة الماضية ثم انفصلتا ، واتجهت إحداهما فى الاتجاه ٤٥° بينما شوهدت ألسنة اللهب فى نفس الموقع الذى اختفت فيه الطائرة عن شاشات الرادار ولم تظهر مرة أخرى " .

وقد تحولت هذه الليلة إلى كابوس !

فقد اختفت ست طائرات بأطقمها البالغ عددهم ٢٧ شخصا !!

وفى السادس من ديسمبر بدأت أكبر عملية بحث فى التاريخ :

انطلقت مجموعة طائرات من طراز ٢٤٢ من قواعد فلوريدا متجهة إلى المحيط الأطلنطى .

وكانت حاملة الطائرات " سولومونز " تقود عملية بحث واسعة لمسح البحار شرق فلوريدا ، وتم التنسيق بينها وبين عدة سفن حربية وتجارية لهذا الأمر .

بلغ عدد الطائرات المشاركة فى البحث حوالى ٢٠٠ طائرة وبعد خمسة أيام من البحث المتواصل لم يتم العثور على دليل واحد يرشد عن الطائرات المختفية .

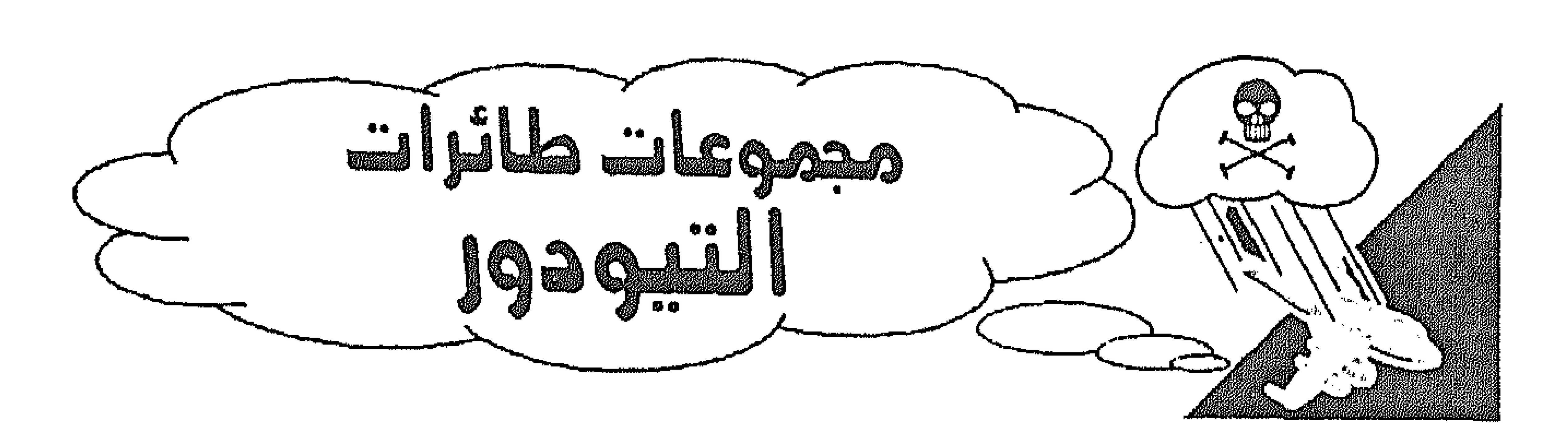


"دون بول"

قائد طيارى حاملة الطائرات سولو مونز

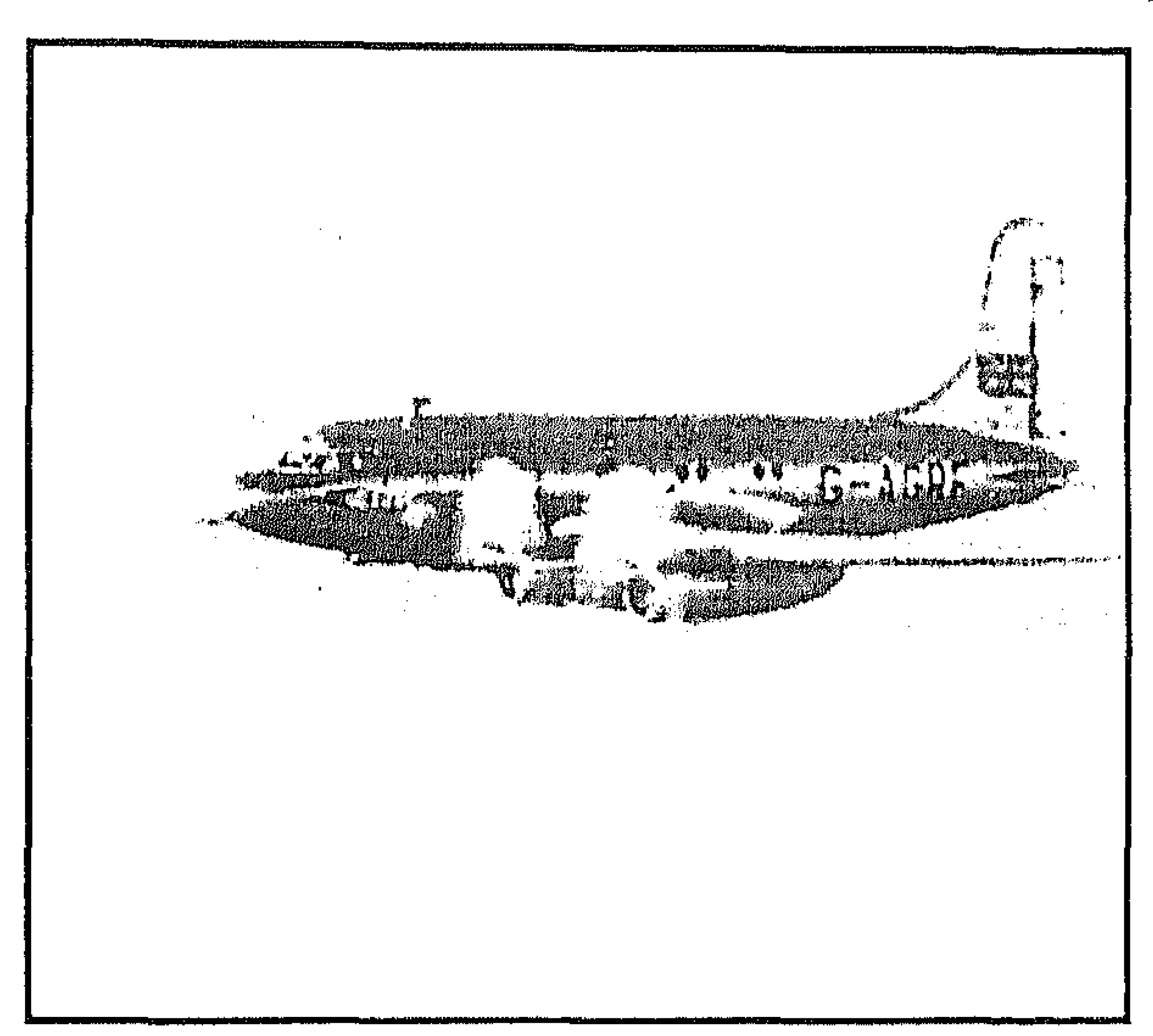
فى العاشر من ديسمبر عام ١٩٤٥ تم إصدار بيان لجميع الطائرات والسفن المشاركة فى عملية البحث بالتوقف .

ولكن ظلت عملية البحث عن السرب ١٩ المختفى مفتوحة ، حيث كان البيان يشير إلى توقف إرسال طائرة خاصة بالبحث ولكن هناك استعداد لاستقبال أية معلومات عن الطائرات المختفية .



- **الزمـــان : ٣٠ ينـــاير عـــام ١٩٤٨**
- **الـمكـــان : كيندلى فيلد فى منطقة برمودا .**

كانت ليلة شديدة الظلام ، وكانت ساعات ساكنة وصامتـة فـى منطقـة (كيندلى فيلد - برمودا) ، عندما كان كل شىء بطيئًا ومملاً، فـى بـرج المطار ، ثم جاء صوت عبر مكبر الصوت فـى السـاعة الثالثـة والربـع صباحا من " توكى " مشغل اللاسلكى على طائرة خطية تعمل علـى الطريق إلى برمودا يطلق عليها اسم " ستارتا يجر " يطلب فيها تحميل اللاسلكى على برمودا .



الطائرة
"ستارتايجر"

وكان الطلب روتينيا ، ويسمح فيـها لتوكـى بتثبيـت موضعـه بالنسـبة لبرمودا ، وعليه فقط أن يضغط على زر الإرسال ليضع برمودا عليه .

وكان على متن هذه الطائرة أحد الرجال المهمين وهو المستشار الجوى السيد / آرثر كوننجهام وكان يقضى الوقت فى الطريق إلى كينجستون – جامايكا . سواء بالنوم الخفيف أو الحديث بصوت خافت مع المسافرين الآخرين .

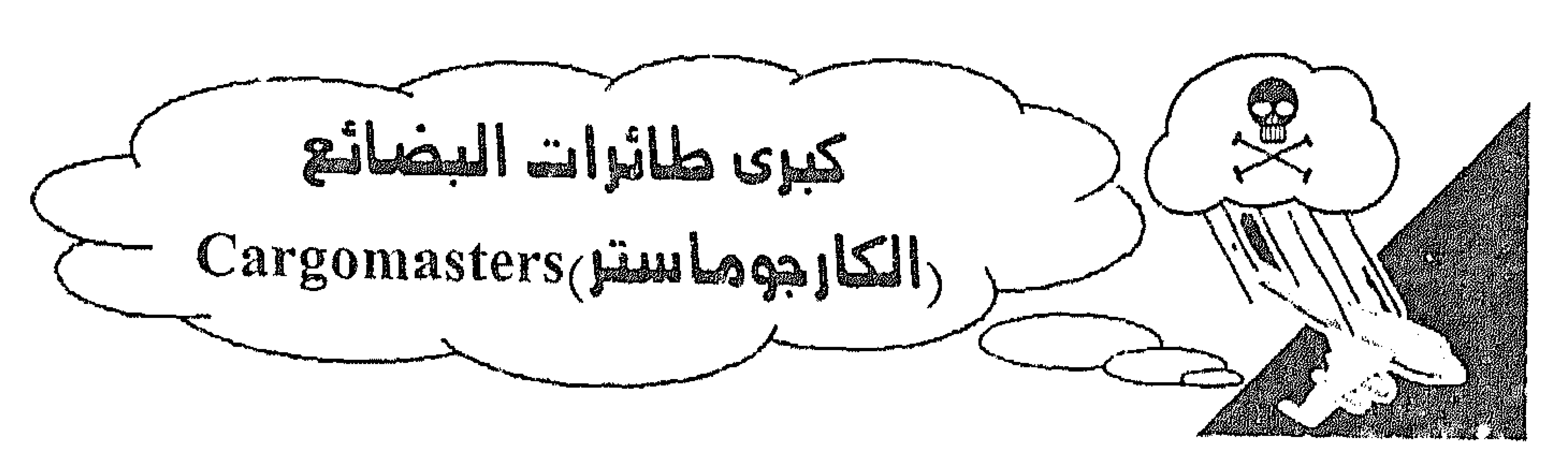
استمر مشغل اللاسلكى " روبرت توكى " فى الضغط على زر التثبيت لموضع برمودا . ولقد كان ذا خبرة عالية فى أعمال الملاحة الجوية .

وكان من المفروض أن تصل الطائرة إلى برمودا فى الساعة الخامسة صباحا ، ولكن الساعة الخامسة أتت ثم ولت دون أن تصل الطائرة ، ماذا حدث ؟ ليس هناك أى كلمة عن الطائرة "ستارتا يجر" !

ودار بحث مكثف دون العثور على أى أثر .

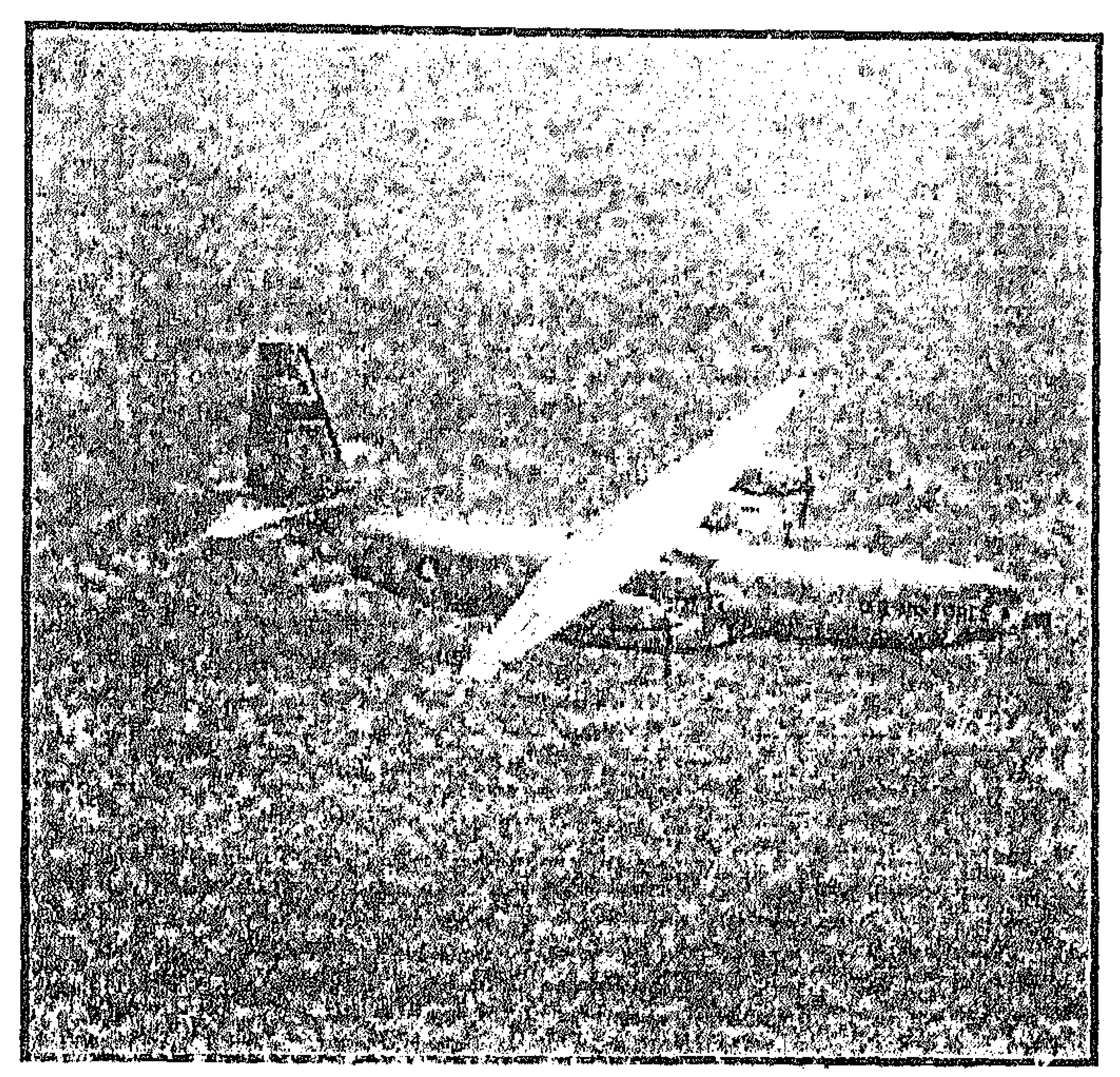
وقد أدار عملية البحث اللورد " ماكميلان " ولجنة من وزارة الطيران المدنى . وظهرت افتراضات بأن الطائرة " ستارتا يجر " قد سقطت فى البحر كنتيجة منطقية لفشل اللاسلكى فى تحديد موضعها وأنها استنفدت وقودها ، وذلك لعدم وصول أى رسالة من الطائرة .

وكان الغريب أن الجو مستقر ولا توجد أية مشكلات جوية مؤثرة ! وقد كثرت التكهنات والتخمينات حول أسباب اختفاء الطائرة ، إلا أنه لم تكن العوامل الجوية هى السبب ، ولذلك فإن السبب الحقيقى ظل مجهولا حتى الآن !!



كانت طائرة نقل البضائع كارجوماستر (سى ١٣٣) هى أكبر طائرة في السلاح الجوى الأمريكى .

كانت مهمتها الأساسية نقل كميات ضخمة من البضائع العسكرية لمسافات طويلة . ولكى تؤدى هذا الدور فإنها مصممة لحمل كميات ضخمة من الوقود .



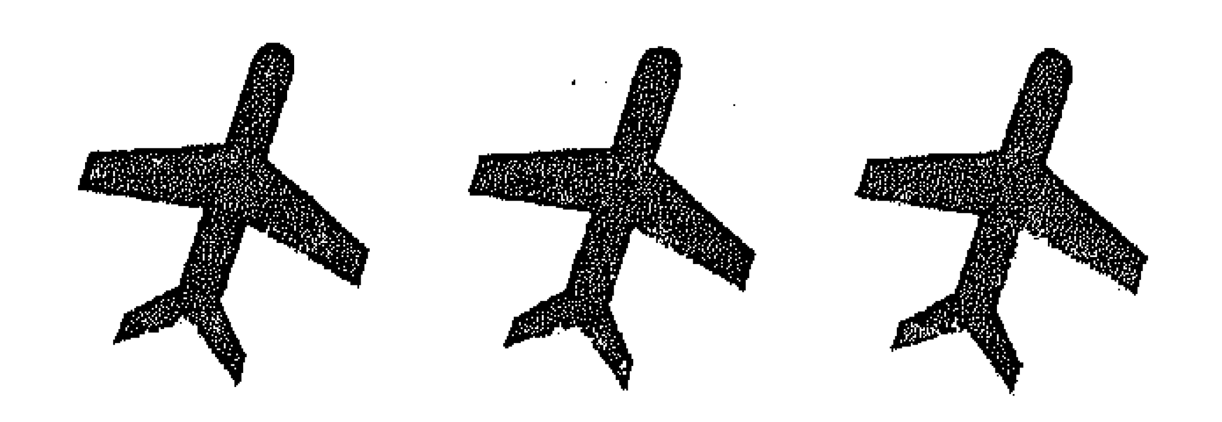
طائرة نقل البضائع الضخمة كارجوماستر سى ١٣٣ ، التى استخدمتها القوات المسلحة لنقل أى شىء عبر البحار فى مخازنها الضخمة

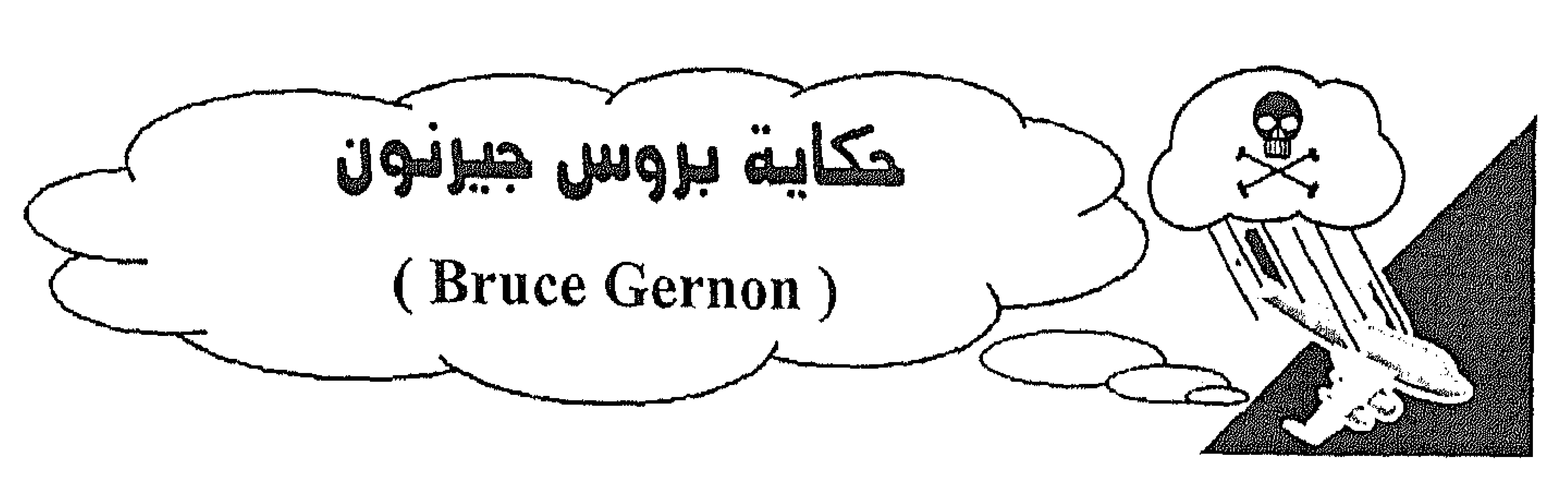
فى يوم ٢٧ مايو عام ١٩٦٢ غادرت الطائرة (سى ١٣٣) مطار دوفر عن طريق دلاوير إلى الآزورس .

وكان يقود الطائرة الكابتن جيمس آلن هايجنز . وكان كـل شـيء يبـدو عاديا . وفى تمام الساعة التاسعة والدقيقة ٢٥ والثانية ٥٠ اختفـت الطـائرة سى ١٣٣ من مجال الرؤية ، وكانت على بعـد حـوالى ٤٠ كيلومـترًا جنـوب شرق تقاطع ساوث ماى .

وقد أبلغ حرس السواحل فورا ، وقام ببحث وتفتيش المنطقة بالكامل، ولكن لم يتم العثور على أى شىء .

وكانت الطائرة تحمل بضاعة وزنـها ٢٢,٦٥٨ طنـا تتكـون مـن أقفـاص وصناديق وحقائب وملابس وكل ما يمكـن أن يطفـو ، بالإضافـة إلى أنـها كانت تحمل ما لا يقل عـن ٤٠ طنـا مـن الوقـود ، معظمـها لم يكـن قـد استهلك بعد .





واحـــدة من أشهر الصدمات المعروفة فـى مثلـث برمـودا تلـك التى حدثت لبروس جيرنون فى يوم ٤ ديسمبر عام ١٩٧٠ .

حيث قام بروس مـع والـده ببناء مكتـب سمسـرة نـاجح فـى فلوريـدا الجنوبية .

وفى بداية العشرينيات من عمره كان بروس قد استطاع أن يقود طائرة لأكثر من ٦٠٠ مرة ، وأصبح مألوفـا لـدى أبنـاء فلوريـدا والبـهاما. ولكـن الموقف الذى حدث له مازال لغزا بعد انقضاء حوالى ٣٠ عاما من حدوثه.

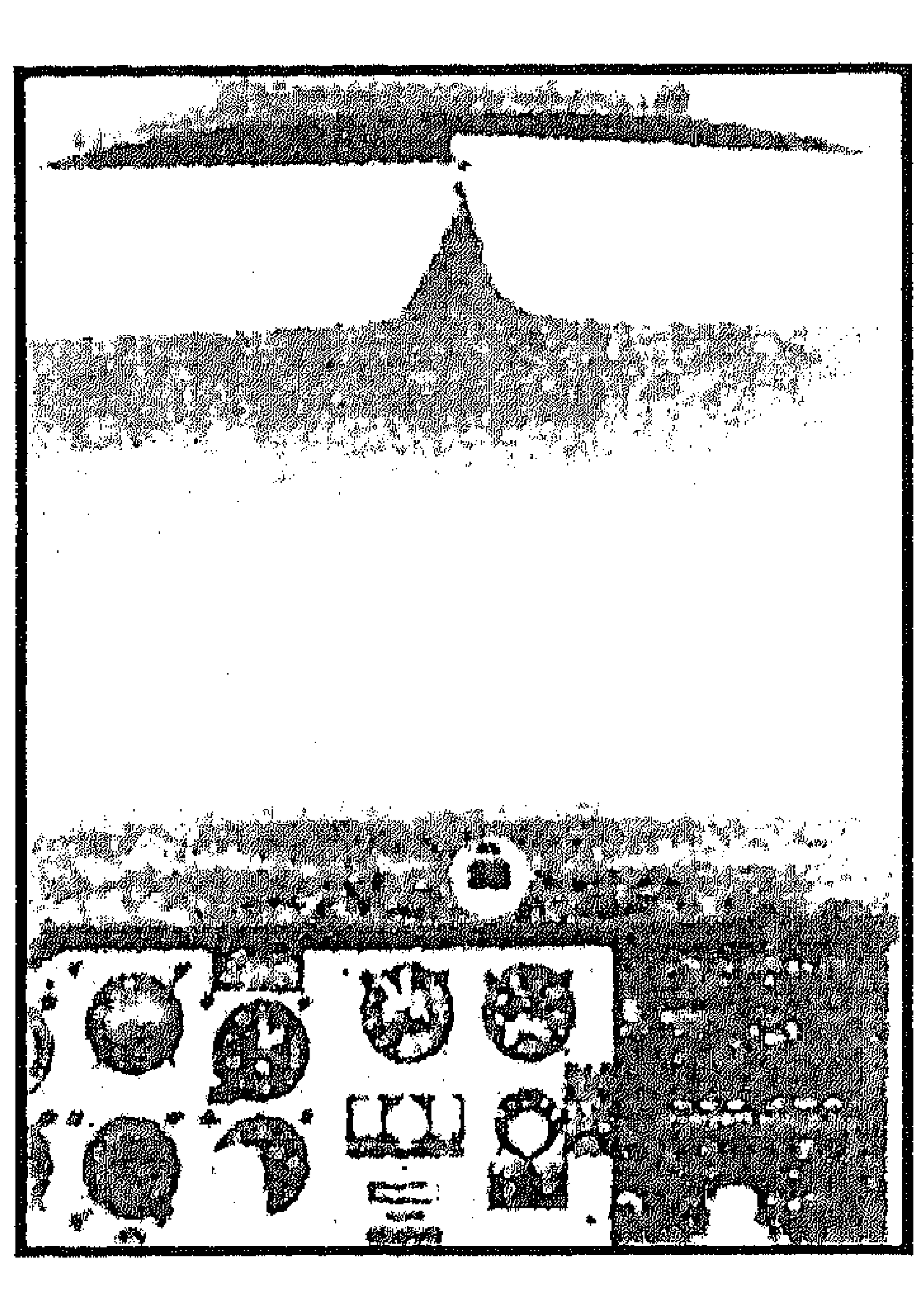


بروس جيرنون مع طائرته الخاصة

وقد عبر " بروس " عن دهشته مـن الموقـف الـذى حـدث لـه بـهذه الكلمات :

لقد اعتدنا أنا ووالدى أن نقود طائرتنا الخاصة فى جزر "بهاما" منذ عام ١٩٦٧ وقد قمنا بأكثر من عشرين رحلة طيران من وإلى جزر أندروس.

كان كل شيء يبدو عاديا فى هذا اليوم المفزع من شهر ديسمبر عقب الساعة الثالثة مساء مباشرة عندما بدأنا نرتفع أنا ووالدى ورجل الأعمال "تشوك لافييت" من مطار مدينة أندروس، ومضت فترة قصيرة عقب الإقلاع عندما لاحظت سحابة بيضاوية الشكل أمامنا مباشرة على بعد حوالى ١,٥ كيلومتر ترتفع عن سطح المحيط حوالى ١٥٠ مترا، وكانت سحابة محدبة ولكن لم أر قط سحابة بهذا الانخفاض.



سحابة محدبة

وبالاستفسار من خدمة الطيران فى ميامى قررت عبر راديو VHF أن الجو كان جيدا، ولذلك فإننا استمرينا!

ولكن السحابة المحدبة تغيرت سريعا إلى سحابة ركامية ضخمة. كنا فى هذا الوقت نتسلق بسرعة ٣٠٠ م/دقيقة، وتبدو السحابة وكأنها تُبنى وتتجمع بنفس المعدل. وعلى غير المتوقع انقبضت السحابة ناحية خليج " بونانزا ".

بعد ١٠ دقائق من التسلق (التحليق) داخل وخارج السحابة ، أفلتت الطائرة عند ارتفاع ثلاثة آلاف وخمسمائة متر ، وكانت السماء صافية .

وقمت بالإسراع من بونانزا بأقصى سرعة آمنة وهى ٣١٢كم/ساعة وعندما نظرت خلفى إلى السحابة دهشت دهشة كبيرة !

إنها الآن أصبحت مثل عاصفة ضخمة ، ثم تحولت إلى شكل نصف دائرة ضخم يمتد حولنا .

وأصبح مدى الرؤية حوالى ١٥ كيلو مترًا وتستمر السحابة إلى ما بعد مدى إدراكى ورؤيتى ، ولذلك فإنها لابد أن تكون بطول أكثر من ٣٠ كيلو مترا . وبعد بضع دقائق فقدت معالمها ولم أعد أراها .

وفى الحال لاحظنا سحابة أخرى تتجمع أمامنا مباشرة بالقرب من جزر بيمينى .

لقد ظهرت فى شكل يشبه إلى حد كبير السحابة التى تركناها الآن ، فيما عدا أن سطحها العلوى كان على ارتفاع لا يقل عن ١٩ كيلومترا .

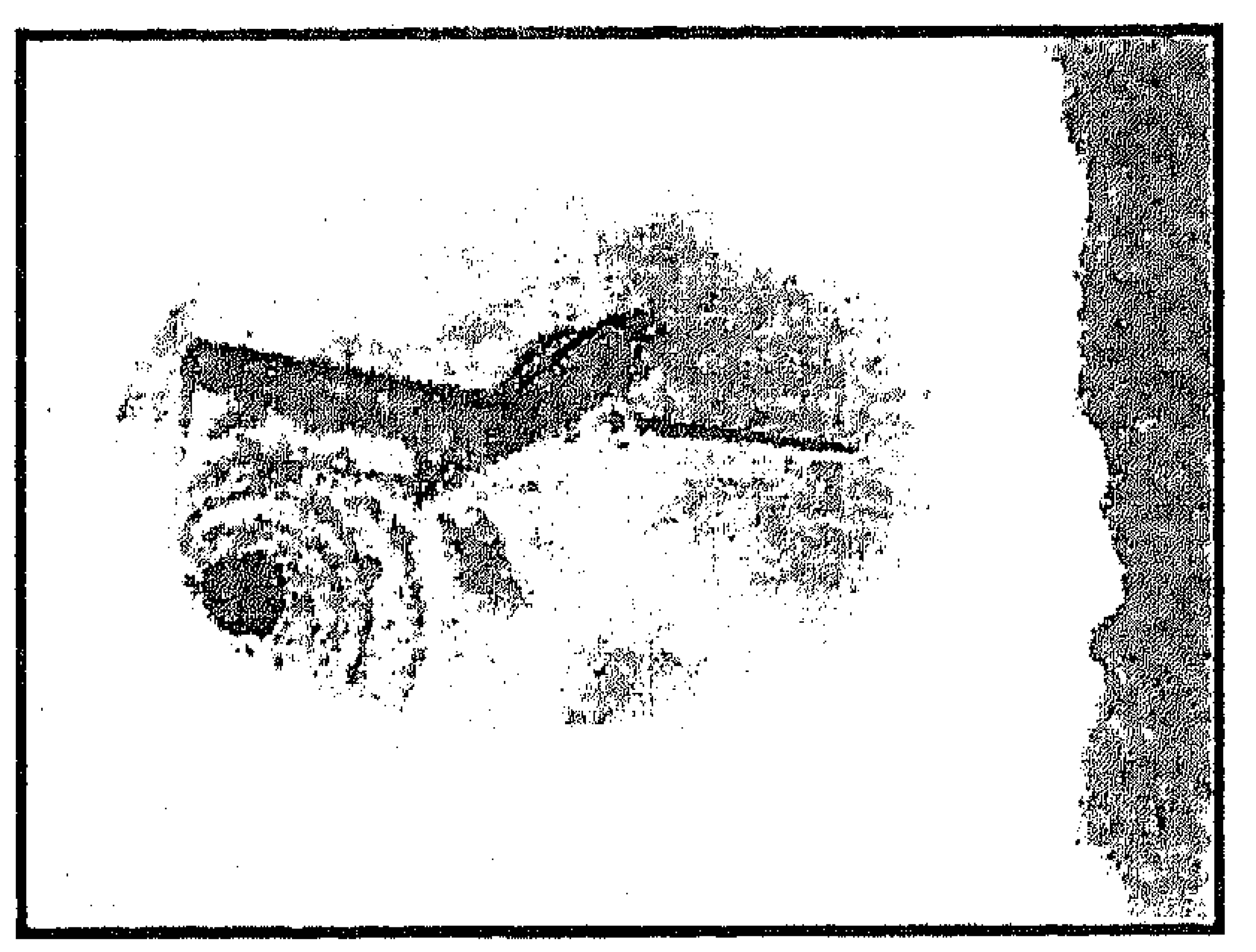
عندما أصبحنا على بُعد بضعة أميال قليلة منها لاحظنا أنها تظهر كأنها تخرج مباشرة من سطح الأرض .

على مدخل السحابة شاهدنا منظرا غير طبيعى (خارق للعادة) لقد أصبح أسود ومظلما ، بدون مطر ، وكان مدى الرؤية ستة أو سبعة كيلومترات . لم يكن هناك برق ، ولكن فقط ومضات لامعة بيضاء تستطيع أن تضىء المنطقة المحيطة بالكامل .

وكلما ازداد اختراقنا عمقا أصبحت الومضات أكثر شدة ، ولذلك فإننا استدرنا ١٣٥° إلى الشمال وتحولنا إلى جنوب السحب .

قمنا بالطيران لمدة ٢٧ دقيقة . وقد اعتقدنا أننا قادرون على الطيران حول السحابة ، ولكن بعد عشرة كيلومترات تقريبا رأينا أننا ندور في قوس متجه إلى الشرق .

وبعد دقيقتين أصبح واضحا أننا محاصرين بين السحابة القريبة من أندروس ، والسحابة القريبة من بيميني كأننا على جانبين متعاكسين بنفس شكل الجسم الحلقى !


منظر للنفق السحابى الذى دخلت فيه طائرة بروس جيرنون

إن السحابة لابد أن تكون قد تكونت لتوها من جزر أندروس ثم انتشرت بسرعة فى الاتجاه الخارجى على شكل كعكة بقطر حوالى ٥٠ كيلومترا .

وبالرغم من أن هذا الكلام كان صعبا من الناحية العملية إلا أنه لا يوجد تفسير آخر .

لقد أصبحنا محاصرين داخل سجن من السحاب وليس هناك مهرب من فوقه أو تحته !

بعد ذلك بمسافة ٢٠ كيلومترا لاحظت فتحة على شكل حرف (U) فى الجانب الغربى من السحابة .

لم يكن أمامى اختيار سوى أن أحاول الخروج من خلال الفتحة . كلما اقتربنا شاهدنا الأطراف العلوية للفتحة التى على شكل حرف (U)

تتصل مكونة ثقبًا .

الانكسار الموجود الآن فى السحابة يكون نفقا أفقيا باتساع ١,٦ كيلومتر وبطول أكثر من ١٥ كيلومترا ، ويمكننا أن نرى السماء الزرقاء الصافية على الجانب الآخر .

ونحن نرى أيضا أن النفق كان ينكمش بسرعة ، فعملت على أن أزيد سرعة دوران الموتور حتى وصلت بالسرعة إلى منطقة الحذر (٣٩٠ كيلومترا / الساعة) .

عندما دخلنا النفق ، أصبح اتساعه ٦٠ مترا فقط .

لقد ذهلت من منظر الممر الرأسى الذى يبدو عليه الآن ، إنه يظهر بطول ١,٥ كيلومتر فقط بعد أن كان أكثر من ١٥ كيلومترا كما قدرناه قبل ذلك ولقد أشرق ضوء شمس الضحى خلال فتحة الخروج وجعل الحوائط البيضاء تتوهج .

كان بقاؤنا فى النفق لمدة ٢٠ ثانية قبل أن نخرج من الطرف الآخر . ولمدة ٥ ثوان كان لدى إحساس غريب بانعدام الوزن مع وجود زيادة شديدة فى الاندفاع الأمامى .

عندما نظرت خلفى رأيت حوائط النفق تنهار وتكون شقا يدور ببطء فى اتجاه عقارب الساعة .

وكانت جميع أجهزتنا الملاحية الكهربية والمغناطيسية عاجزة عن أداء مهمتها . البوصلة كانت تدور ببطء حتى إذا كانت الطائرة تسقط رأسيا .

اتصلت بميامى وأخبرتهم أننا على بعد حوالى ٧٢ كيلو مترًا جنوب شرق بيمينى ، على ارتفاع ٣٢٠٠ متر .

أجاب متحكم الرادار أننا غير قادرين على تحديد موقعنا فى هذه المنطقة . كان هناك شىء غريب يحدث بدلا من ظهور السماء الزرقاء التى نتوقعها .. كان كل شىء رمادى باهت غائم .


الضباب الإلكترونى يتشتت ويظهر شاطئ ميامى فى الصورة

مدى الرؤية كان يبدو فى حدود ٣ كيلومترات ، ولم نكن نستطيع رؤية المحيط أو الأفق أو حتى السماء .

كان الهواء ساكنا جدا ولم تكن هناك أية أمطار أو برق ، أريد أن أسمى هذا " ضباب إلكترونى " لأنه يبدو وكأنه قد صنع تداخلاً مع معداتنا .

كان يتحتم على أن أستخدم تخيلى لكى أحس بطريقنا !

استمرينا فى الضباب الإلكترونى لمدة ثلاث دقائق عندما ميز إخصائى الرادار مكان طائرة فوق شاطئ ميامى مباشرة تطير باتجاه الغرب .

نظرت فى ساعتى ولاحظنا أننا قد طرنا لمدة ٣٤ دقيقة فقط ، ولايمكن أن نكون قد وصلنا إلى شاطئ ميامى ، إننا لابد أن نكون قريبين من جزر بيمينى !

أخبرت إخصائى الرادار إنه ربما ميز طائرة أخرى وأننا تقريبا على بعد حوالى ١٥٠ كيلومترا جنوب غرب ميامى ومازلنا ننظر إلى بيمينى ..وفجأة بدأ ينحسر الضباب بشكل غريب .

وقد ظهرت الخطوط الأفقية الطويلة فى الضباب على كلا الجانبين حولنا . الخطوط تتسع فى شكل شقوق بطول حوالى ٧ كيلومترات ورأينا

السماء الزرقاء خلالها . واستمرت الشقوق فى التمدد والاتصال مع بعضها وفى خلال ثمانية ثوان ، اتصلت جميع الشقوق ، واختفى الضباب الرمادى .

وكل ما أمكننا رؤيته هو سماء لامعة زرقاء ، وعندئذ رأيت الجزر الحاجزة لشاطئ ميامى تحتنا مباشرة .

وبعد أن هبطنا على شاطئ النخيل **Palm Beach** تأكدت أن الطيران قد استغرق مدة تقل عن ٤٧ دقيقة ، وقد اعتقدت أن شيئا ما يجب أن يكون قد حدث خطأ مع " تايمر " الطائرة ، إلا أن ساعاتنا الثلاث قد بينت أن الوقت هو الساعة ٣,٤٨ مساء .



بروس جيرنون – على اليمين – مع أحد الصحفيين .

إننى لم أسافر قبل ذلك من أندروس إلى شاطئ النخيل فى أقل من ٧٥ دقيقة (ساعة وربع) حتى ولو كان ذلك بطريق مباشر .

أما فى رحلتنا هذه فقد وصلت تقريبا إلى ٤٠٠ كيلومتر .

كيف يمكن لطائرة أن تقطع ٤٠٠ كيلومتر فى ٤٧ دقيقة .

إن المنطق لا يجعلنى أفهم ما حدث أثناء هذه الرحلة .

فى عام ١٩٧٢ سمعت عما يسمونه مثلث برمودا ، واختفاء المراكب والطائرات .

سؤال وجواب لبروس في ابريل عام ٢٠٠١

- **هل رأيت أي ألوان فوسفورية متوهجة أزرق × أخضر أثناء رحلتك؟**

أنا لم ألاحظ أية ألوان سوى الظلال الرمادية ، وكانت هذه هـي ألـوان الضباب ، وهذا هو السبب في أنني أسميتـه الضبـاب الإلكتروني . لقـد رأيت ما يسمى " الوميض الأخضر " في فلوريدا ٣ مرات ، وكـان لونًـا جيريًّا فلوريًّا واستمر من ١٠ ثوان حتى دقيقة .

- **هل لاحظت أي اضطراب أثناء رحلتك ؟**

أنا لم ألاحظ اضطرابا مرجعه الضباب عندما وصلت طائرتي إلى نهايـة النفق وأخذت طريقها للخروج من العاصفة ، أما الذي حدث فـهو أنني أحسست بعدم وجود جاذبية . وكنا نحس بأننا نتلقى دفعات للأمام .

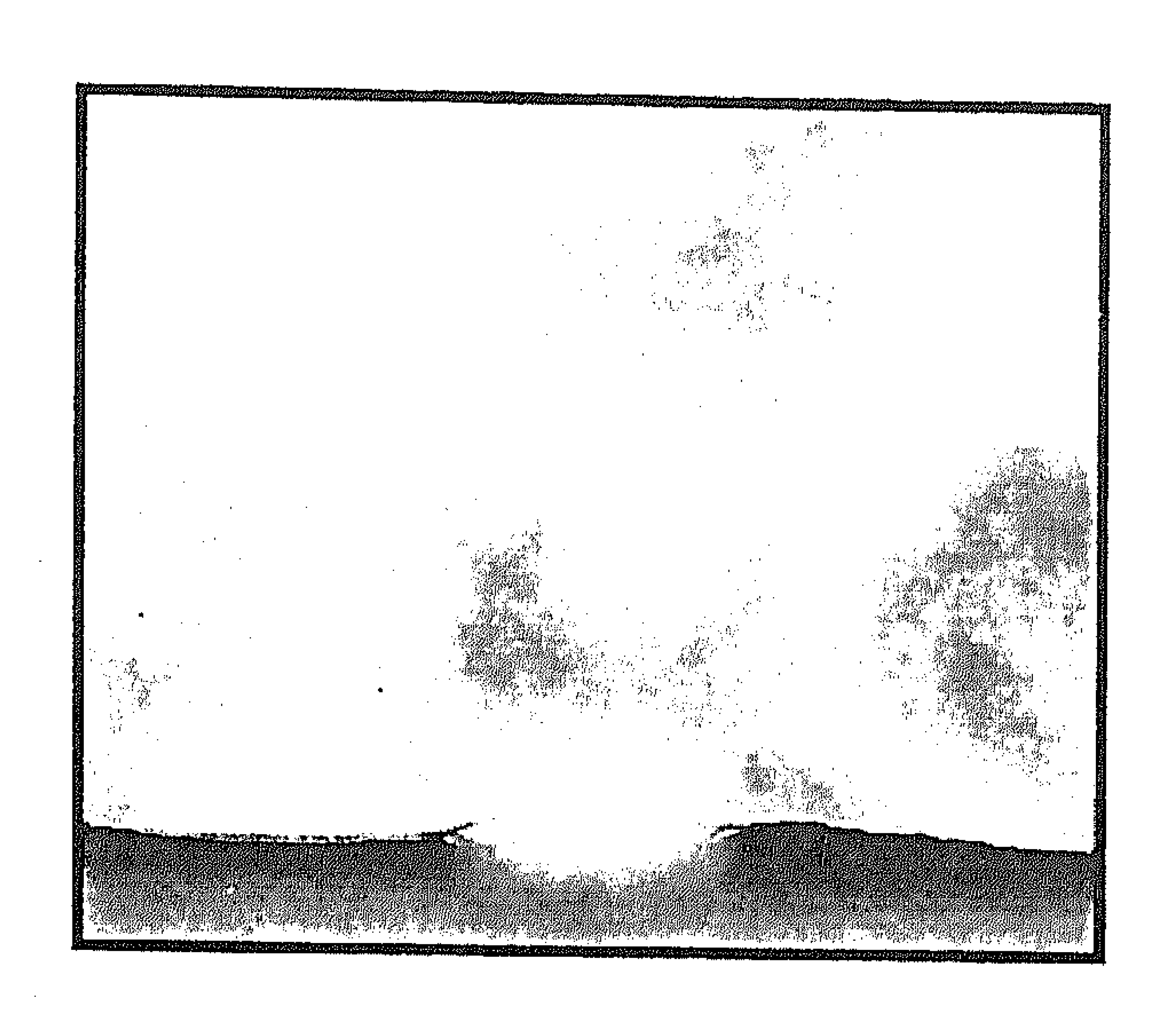
- **هل يمكن أن تصف الوميض الأخضر ؟**

مثل الضباب الإلكتروني ، فـإن الوميـض الأخضـر غـير شـائع . إنـه معروف جيدا في "كي وست" ، ربما لأنها تحتفل بغروب الشمس كل يوم

إنه ربما يحدث عدة مرات في العام .

لقد عشت في الكايز ١٥ عاما ولم أرها سوى ٣ مرات .

كلما غـابت الشـمس تحـت الأفـق فإنـها تتحـول بثبـات مـن اللـون البرتقالي إلى اللون الأخضر ، وهذا هو سبب ظهور الوميض الأخضر .

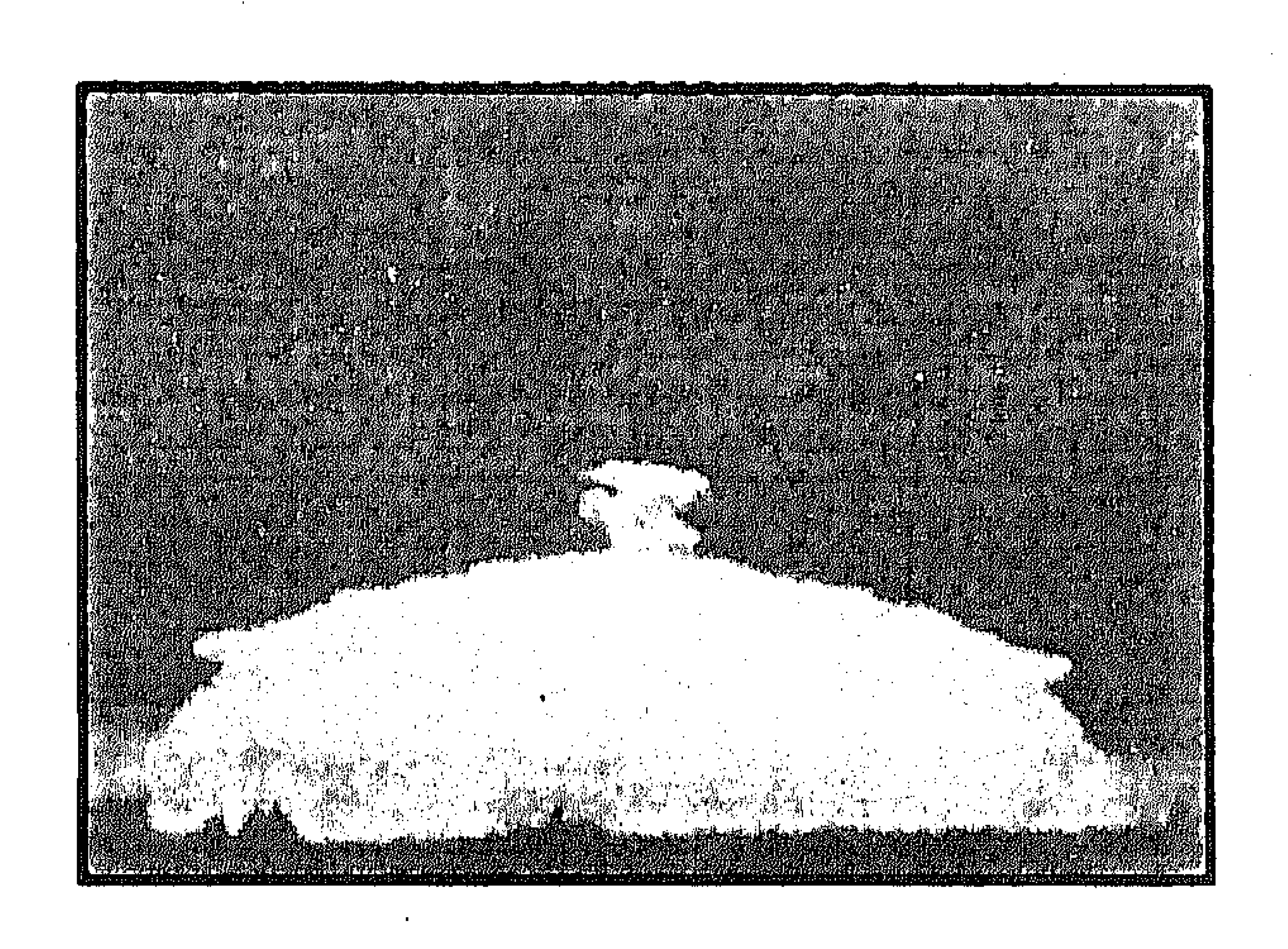


الوميض الأخضر ظاهرة نادرة ترى بوضوح فى منطقة برمودا .

إنه انعكاس الضوء بعيدا من شىء ما يكون عنصرا غير مرئى فى الغلاف الجوى .

وعلى أى حال فإن هذا العنصر غير المرئى يمكن أن يرى فى لحظة معينة عندما تنعكس عليه أشعة الشمس وقت الشروق .

والمنظر السفلى أيضا من المناظر النادرة .



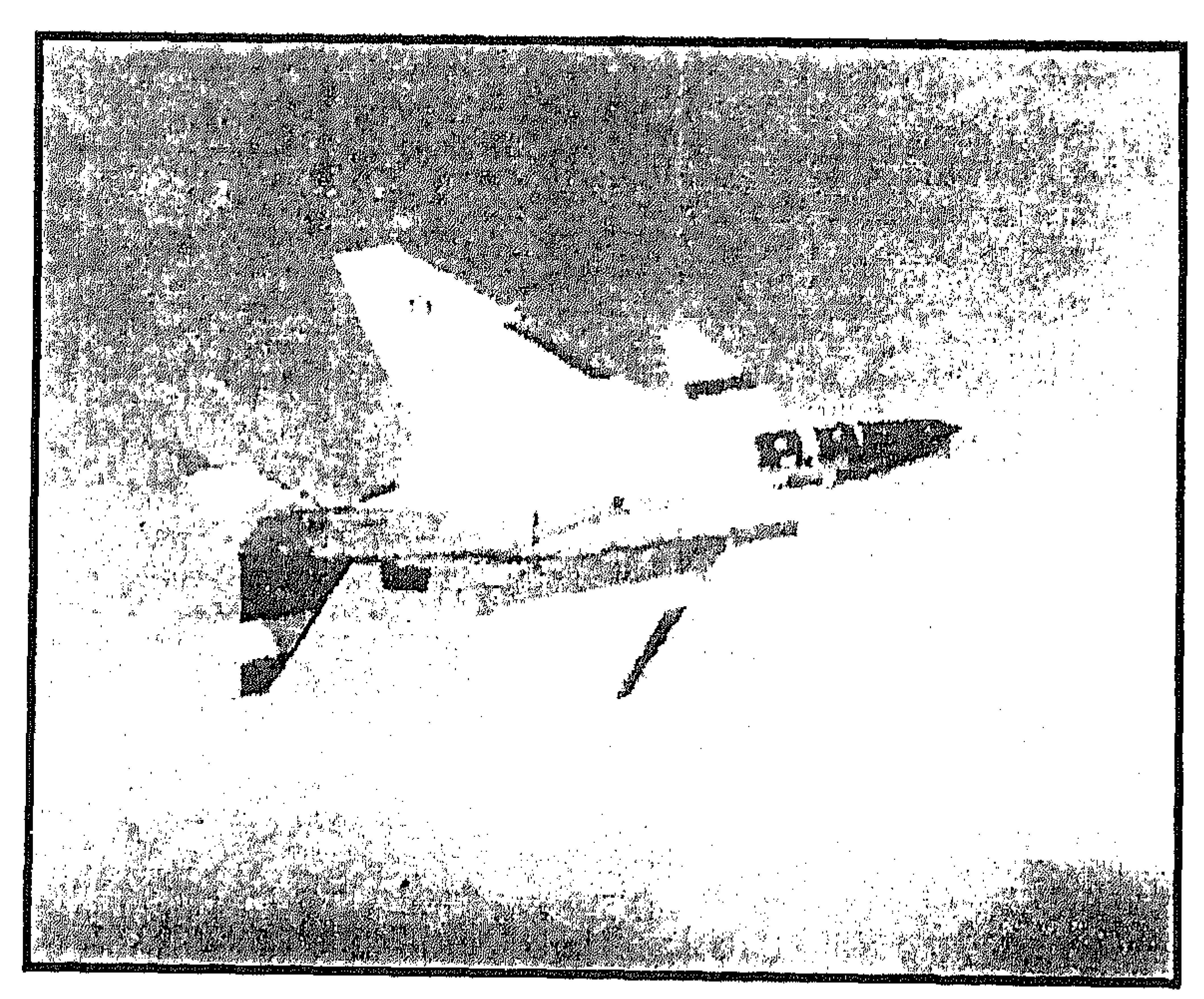


ماذا حدث للطائرة ستينج ٢٧ ؟!

لا يزال هناك صمت رسمى يحيط بهذه الحادثة !

لقد اختفت الطائرة منذ ٣٠ عاما بصورة مفاجئة جنوب شرق (هومستد - فلوريدا) .

وكان اسم " ستينج ٢٧ " ويعنى باللغة العربية " اللدغة " هو اسم تكتيكى للطائرة السريعة **"فانتوم"** وهى واحدة من السرب المقاتل ٣٠٧.



انطلاقة رائعة من الطائرة فانتوم فى دوران بزاوية قائمة ، وهى من أفضل الطائرات النفاثة فى الأغراض الهجومية .

وكانت الطائرة ستينج ٢٧ بقيادة الكابتن " نورم نورثروب " والطيار " جون روميرو " .

أقلعت الطائرة الساعة الثامنة وخمس دقائق من صباح يوم ١٠ سبتمبر عام ١٩٧١ ، وقد كانت على بعد ٣٢ كيلومترًا جنوب ميامى عندما طلبوا تغيير التردد لكى يلتقطوا التعليمات من السرب (٧٢٦) وتم عمل هذا الاتصال فى الساعة الثامنة وسبع دقائق وتم تحديد وضع الطائرة الفانتوم عند مسافة ٤٠ كيلو مترا جنوب هومستد .

وبعد دقيقة واحدة بدأت ستينج ٢٧ تسير بسرعة أسرع من الصوت واتجه قائد الطائرة إلى الجنوب الشرقى مع عمل زجزاج (تعرج) بمقدار ٣٠° من الشمال إلى الجنوب ، ثم سار بخط مستقيم حتى نهاية طريقه ثم خفض السرعة لأقل من سرعة الصوت .

فى الساعة الثامنة والربع كانت الطائرة قد سارت مسافة ١١٢ كيلومترا من " هومستد " .

وفى أثناء دوران بزاوية قائمة استجاب نورثروب (قائد الطائرة) إلى طلب بالتحرك مسافة خمسة كيلومترات .

وفى جولة تفقدية لحرس السواحل فى المنطقة سمع دويين (اختراقين لحاجز الصوت) فى مكان ما من السماء حيث تجاوزت ستينج ٢٧ سرعة " ١ ماخ " فى طريق العودة .

وفى الثامنة وست عشرة دقيقة انطلقت فانتوم أخرى (ستينج ٢٦) فى المنطقة بقيادة الكابتن أكسل ريردون واتصلت بالطائرة ستينج ٢٧ لتحديد إحداثيات موضعها لكى تحافظ على البعد المناسب لعمليات المناورات

الخاصة بهما وقد قرر " نورثروب " أنه على بعد ٤ كيلومترات و٢٥٠ مترا وبعد دقيقة طلب " روميرو " اختبار الصوت فرد عليه ريردون " أنه مرتفع وواضح " .

لم يسمع الكنترول الأرضى هذه المحادثة ولكنه لاحظ أن درجة تمييز ستينج ٢٧ أصبحت ضعيفة ، فاتصل بقائدها قائلا له إن درجة تمييزكم بدأت تتلاشى ! هل أنتم على محيط " ألفا٦ " ؟

رد عليه نورثروب : إننى فى دورة لليسار الآن يا روجر .

وقد أكد الرادار ذلك . استدارت ستينج ٢٧ يسارا إلى اتجاه الشمال ، ثم يمينا مرة أخرى .

وأثناء الدوران لليمين فقد الرادار الاتصال عند الساعة الثامنة واثنتين وعشرين دقيقة صباحا ، وكان الموضع حينئذ عند ٨٢ ميلا بحريا جنوب شرق هومستد .

وقد أمرت الطائرة ستينج ٢٨ بالاتصال بالسرب وظلت تنادى :

" ستينج ٢٧ .. ستينج ٢٧ .. هنا ستينج ٢٨ ، هل يمكن أن تتبعنى ؟ ولم تجد ستينج ٢٨ إلا الصمت الرهيب .

حاولت المراقبة الأرضية أن توجه ستينج ٢٨ إلى الموضع الأخير للطائرة ستينج ٢٧ ، وبعد ٥ دقائق كان " كلاين " قائد ستينج ٢٨ فوق البقعة ، وبدأ فى البحث بدورة على شكل " S " فى منطقة على ارتفاع ١ ½ كيلومتر .

وبعد بضع دقـائق كـانت الطائرتـان سـتينج ٢٩ وسـتينج ٣٠ تدخـلان المنطقة !!

وقد هبطت ستينج ٢٩ إلى ارتفاع ٤٥٠مترا لتنظر عـن قـرب شـديد إلى منطقة المشكلة ! وجاء التقرير ليفيد بأن هذه المنطقة ذات ماء ملون ، إنـها مستطيلة الشكل بمحور يتجه مـن الشـمال إلى الجنـوب ، ويقـدر بعداهـا بحوالى ٣٠ × ٦٠ مترا .

واستمر البحث واتسع مداه ليشمل منطقة الخليـج (جـالف سـتريم Gulf Stream) بالكامل ، بحجم جزر البهاما ، وقد وصلـت المسـاحة إلى حوالى ١٥٢ ألف كيلو متر مربع . وبالرغم من ذلـك لم يتـم العثـور علـى شيء !!

وبعد ذلك كان الرد الذى نسمعه فى كل مرة تحدث مثل هذه الحوادث: إنه مثلث برمودا !!

ملخص لأشهر حوادث اختفاء الطائرات في منطقة مثلث برمودا :

١ - فى يوم ٥ ديسمبر عام ١٩٤٥ اختفى السرب ١٩ الذى كان يتكون من ٥ طائرة فى مهمة تدريبية .

٢ - فى يوم ٥ ديسمبر عام ١٩٤٥ اختفت الطائرة (مارتين بـى . بـى . إم) التى خرجت للبحث عن السرب السابق ، وكان علـى متنـها طـاقم مكون من ١٣ فردا ، حيث فقدت بعد ٢٠ دقيقة من إقلاعها .

٣ - فى يوم ٣ يوليو عام ١٩٤٧ اختفت الطائرة " سوبر فورت سى - ٥٤ " التابعة للسلاح الجوى الأمريكى على بعد ١٦٠ كيلو مترا من برمودا.

٤ - فى يوم ٢٩ يناير عام ١٩٤٨ اختفت الطائرة ستارتا يجر- تيودور ٤ علـى بعد حوالى ٦٠٠ كيلومتر شمال شرق برمودا .

٥ - فى يوم ٢٨ ديسمبر عام ١٩٤٨ اختفت الطائرة الخاصة (دى .سـى ٣٠) المتجهة من سان جوان إلى ميامى ، وكان على متنها ٣٢ راكبا بالإضافة إلى طاقم الطائرة .

٦ - فى يوم ١٧ يناير ١٩٤٩ اختفت الطائرة ستار إريال المتجهة من لندن إلى سنتيلجو بشيلى عبر برمودا وجامايكا ، وقد فقدت على بعـد حـوالى ٦٠٠ كيلومتر جنوب غرب برمودا .

٧ - فى شهر مارس عام ١٩٥٠ اختفت الطائرة الأمريكية جلوب ماستر عند الحافة الشمالية لمنطقة برمودا فى الطريق إلى أيرلندا .

٨ - فـى يـوم ٢ فـبراير عـام ١٩٥٢ اختفـت الطـائرة الانجليزيـة يـورك ترانسبورت شمال مثلث برمودا فى طريقها إلى جامايكـا وعلـى متنـها ٣٣ راكبا .

٩- فى يــوم ٣٠ أكتوبــر عــام ١٩٥٤ اختفــت الطــائرة ســوبر كونستليشــن التابعة للأسطول البحرى الأمريكى فى شمال برمودا وعلى متنــها ٤٢ فردا .

١٠ - في يوم نوفمبر عام ١٩٥٦ اختفت الطائرة " مارتن بــى ٥ إم P5M " ومعها طاقم يتكون من عشرة أفراد قرب برمودا .

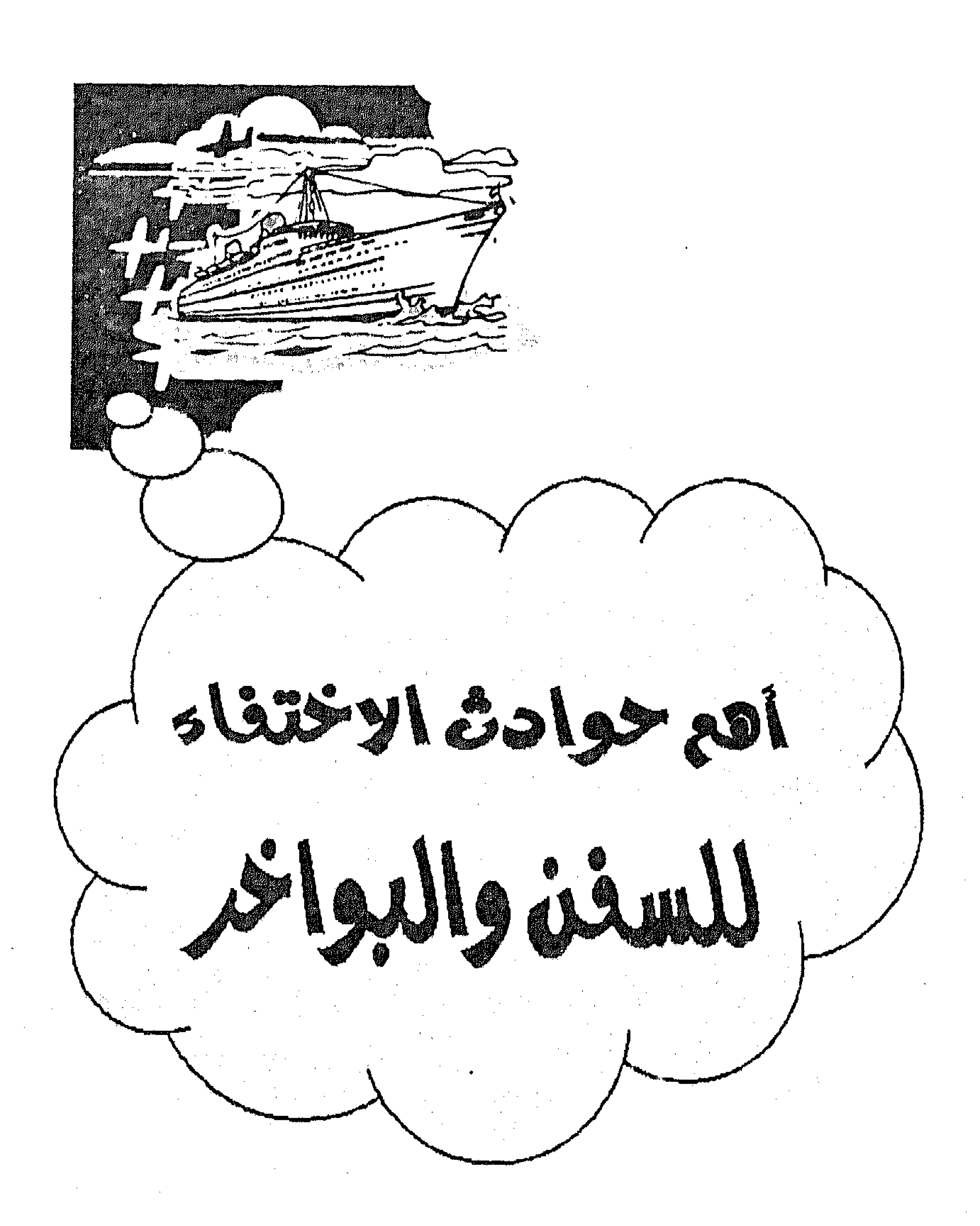
١١ - فى يوم ٨ يناير عام ١٩٦٢ اختفت طائرة القوات الجوية " كى .بى ٥٠ " المتجهة من فرجينيا إلى آزورس .

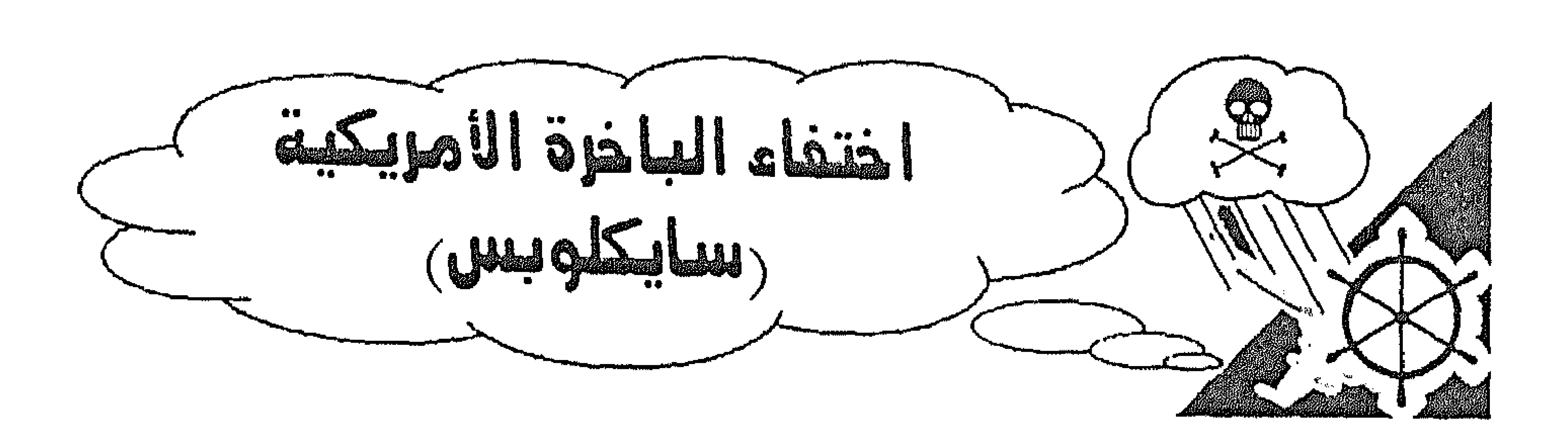
١٢ - فى يوم ٢٨ أغسطس عام ١٩٦٣ اختفت طائرتان جديدتان فى القوات الجوية من طراز " كى . بــى ١٣٥ " المنطلقتــان مــن قــاعدة هومســتد للقوات الجوية بفلوريدا وذلــك علــى مســافة ٤٨٠ كيلومــترا جنــوب غرب برمودا .

١٣ - فى يوم ٢٢ سبتمبر عام ١٩٦٣ اختفت الطائرة " كارجوماســتر .١٣٢ " فى الطريق إلى آزورس .

١٤ - فــى يــوم ٥ يونيــه عــــام ١٩٦٥ اختفــــت الطــــائرة بوكســـــكار سى - ١١٩ ، وعلى متنها ١٠ أفراد وذلك جنوب شرق برمودا .

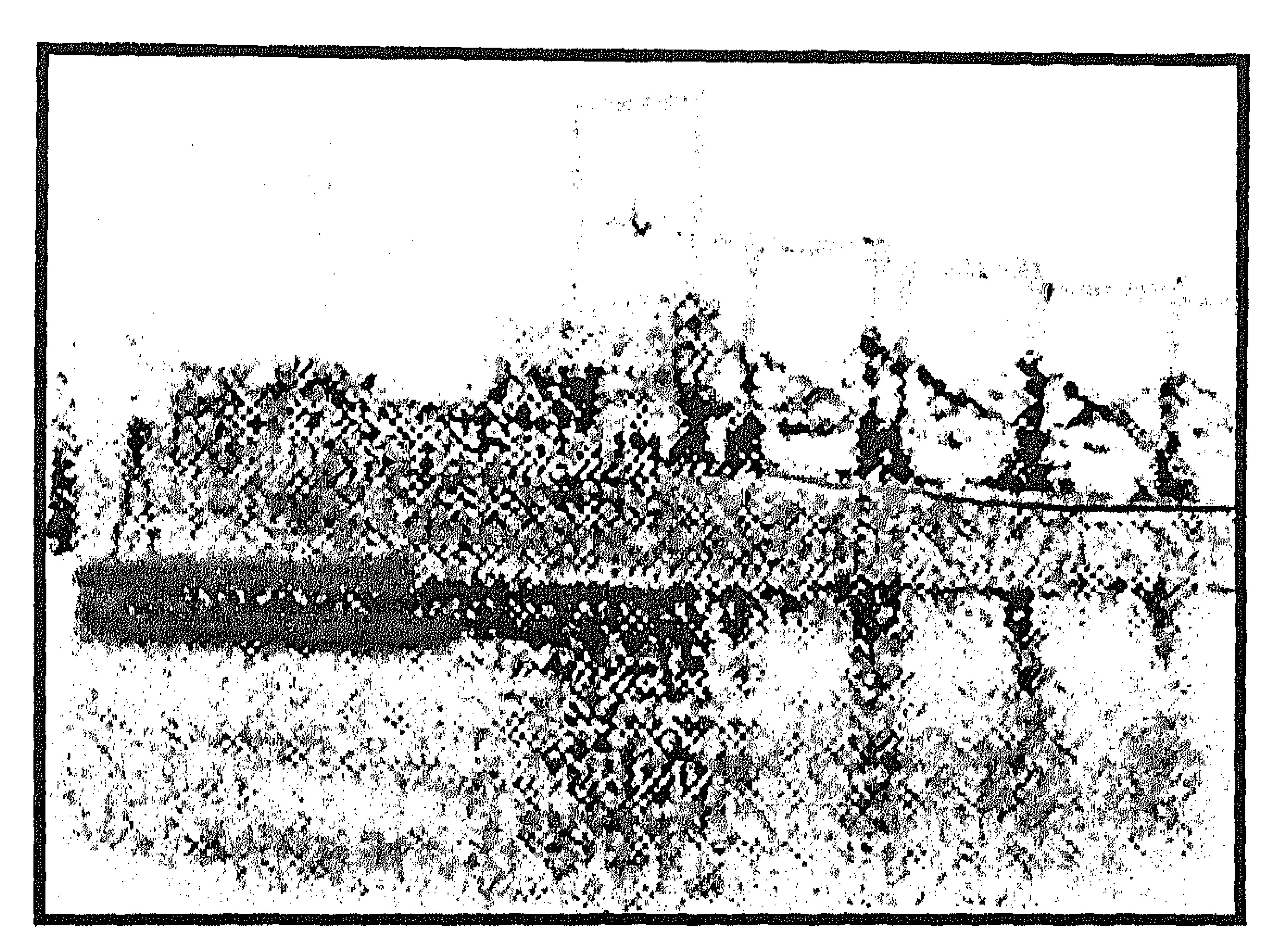
١٥ - فى يوم ١١ يناير عام ١٩٦٧ اختفت الطائرة " تشير واى سى - ١٢٢" وعلى متنها بضاعة وأربعة أفراد بين شاطئ النخيــل (بــالم بيتــش) وجراند بهاما .


أهم حوادث الاختفاء
للسفن والبواخر



رحلة النسيان ..

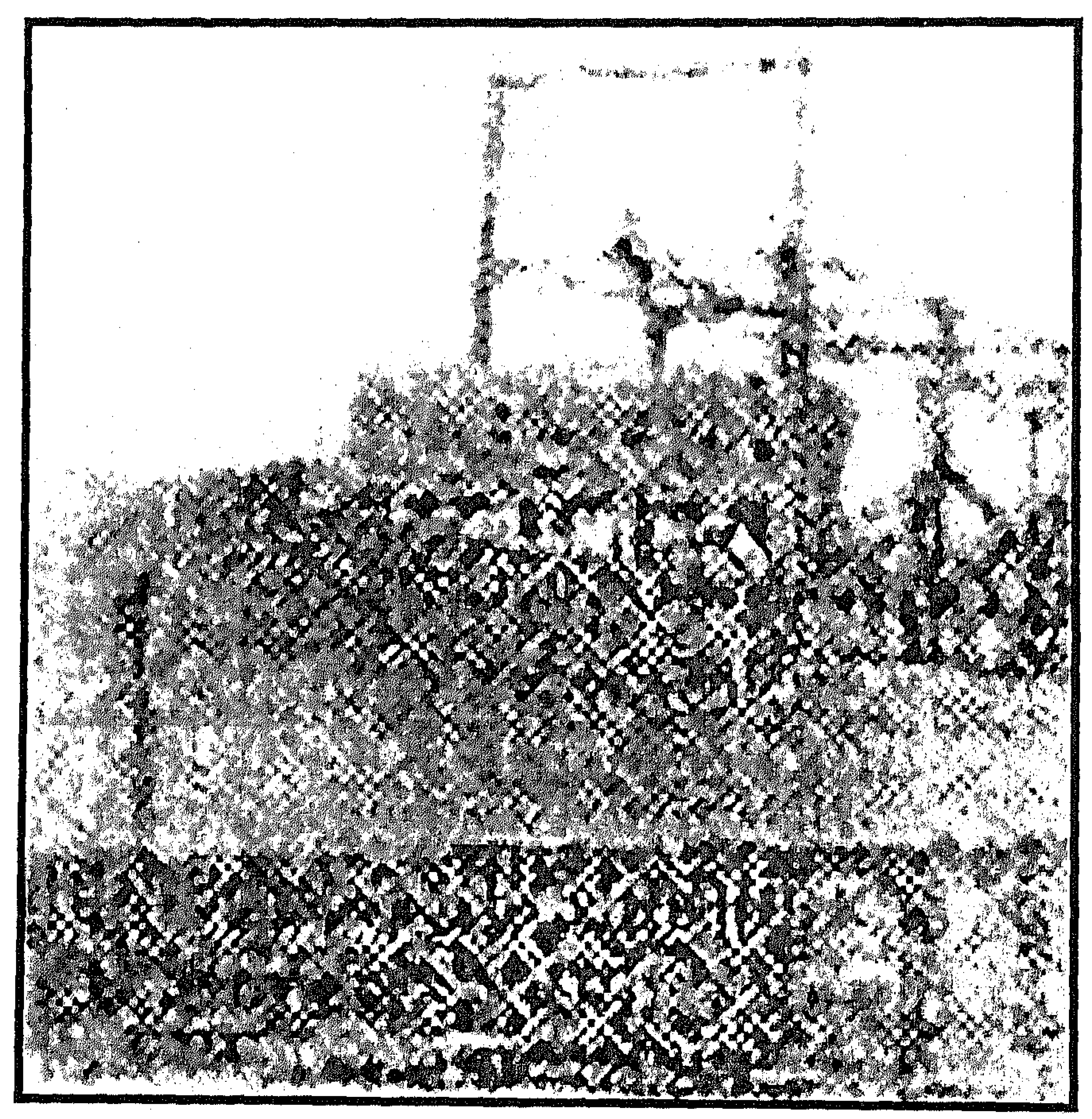
فى الرابع من مارس عام ١٩١٨ أبحرت السفينة الأمريكية "سايكلوبس" " Cyclops " من باربادوس فى طريقها إلى نورفولك – فرجينيا ، وعلى متنها ٣٠٩ موظفين بحريين ، وكانت تحمل بضاعة تقدر بحوالى ١٥ ألف طن من خام المنجنيز ومنذ مغادرتها باربادوس لم يشعر لها أحد بأى أثر ، وأصبح اختفاؤها من أكثر الألغاز المحيرة فى عالم البحار .



السفينة الأمريكية (سايكلوب)

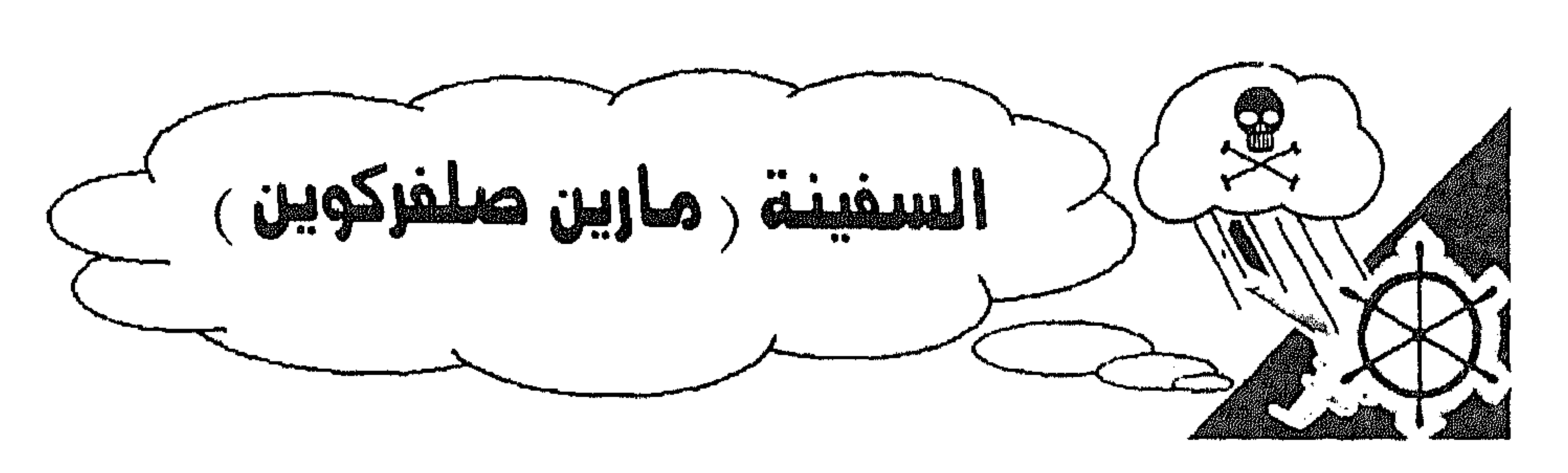
وقدمت لهذا الاختفاء العديد من التأويلات والنظريات ، ولكـن ليـس هناك الدليل الفعلى على صحة الأقوال المطروحة .

وقد كان لاختفاء هذه السفينة الأثر الواضح فى الوضـع الملاحـى بعـد ذلك حيث تم إعداد مخزون إستراتيجى دولى لكل ما يحمل فى السفن ، ولم يعد الاعتماد كاملا على ما ينقل بالبحر .

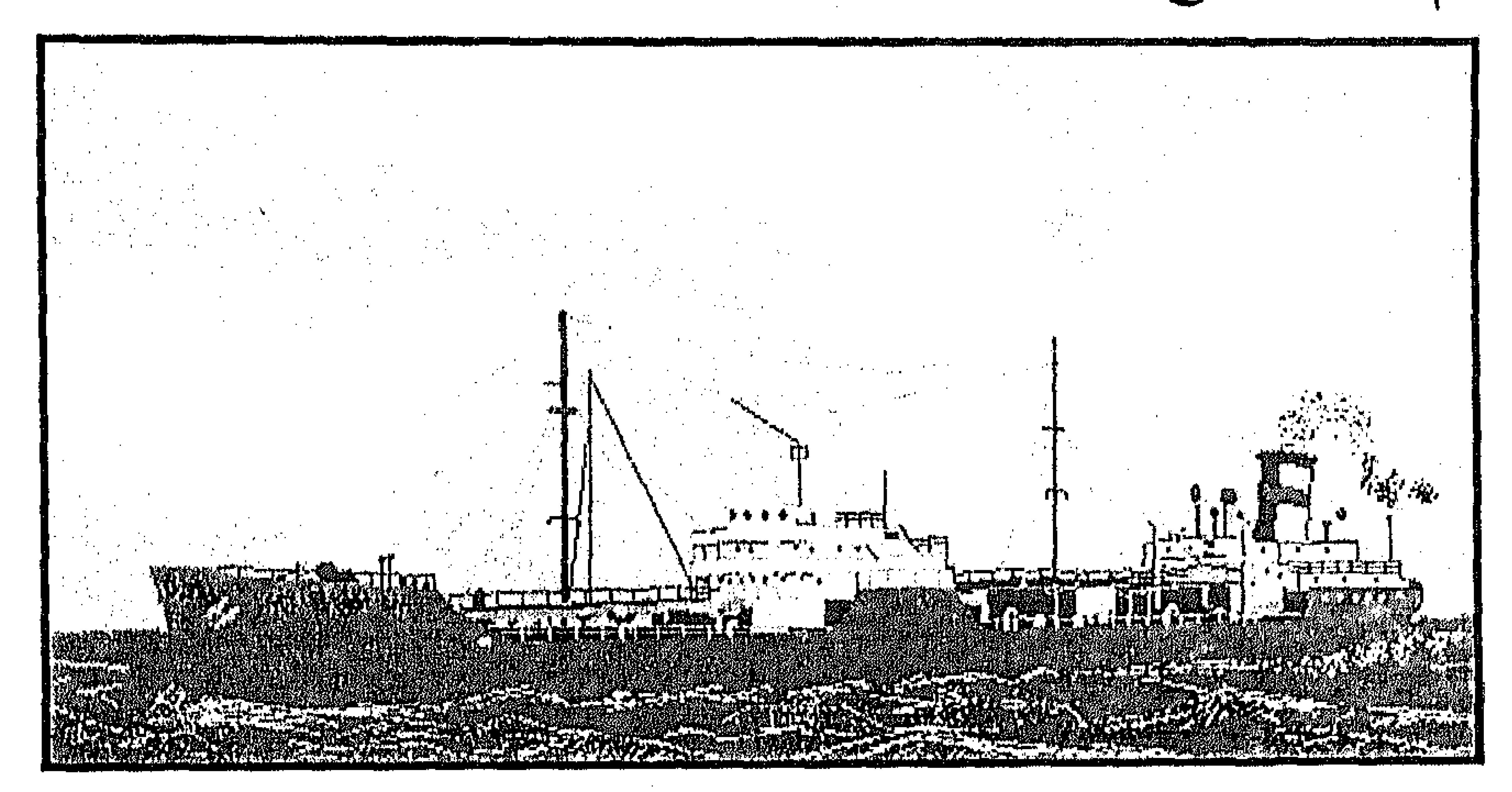


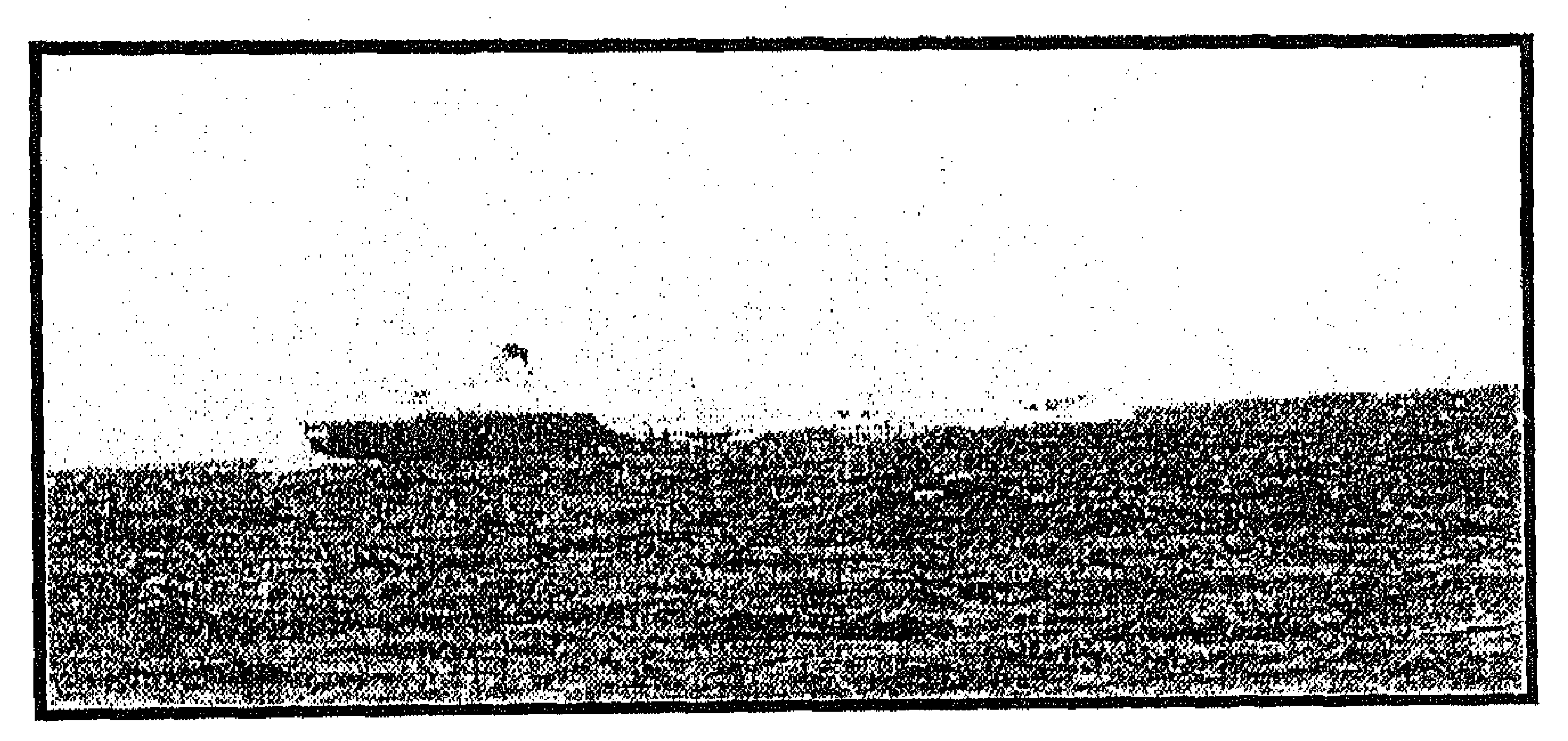
منظر جانبي للسفينة

وفى ديسمبر عام ١٩١٨ تم بذل جهود كبيرة للحصـول علـى معلومـات من المصـادر الألمانيـة التـى تراقـب اختفـاء البـاخرة ، وكـانت المعلومـات مطلوبة من جميع الهيئات الأوربية .



كـان اختفاء السفينة الأمريكية " مـارين صلفركويـن " بـالقرب مـن سواحل فلوريدا من أشهر الألغاز فى مثلث برمودا ، وكان اختفاؤهـا هـو أهم أسباب ذيوع وانتشار الرعب من منطقة " مثلث برمودا "



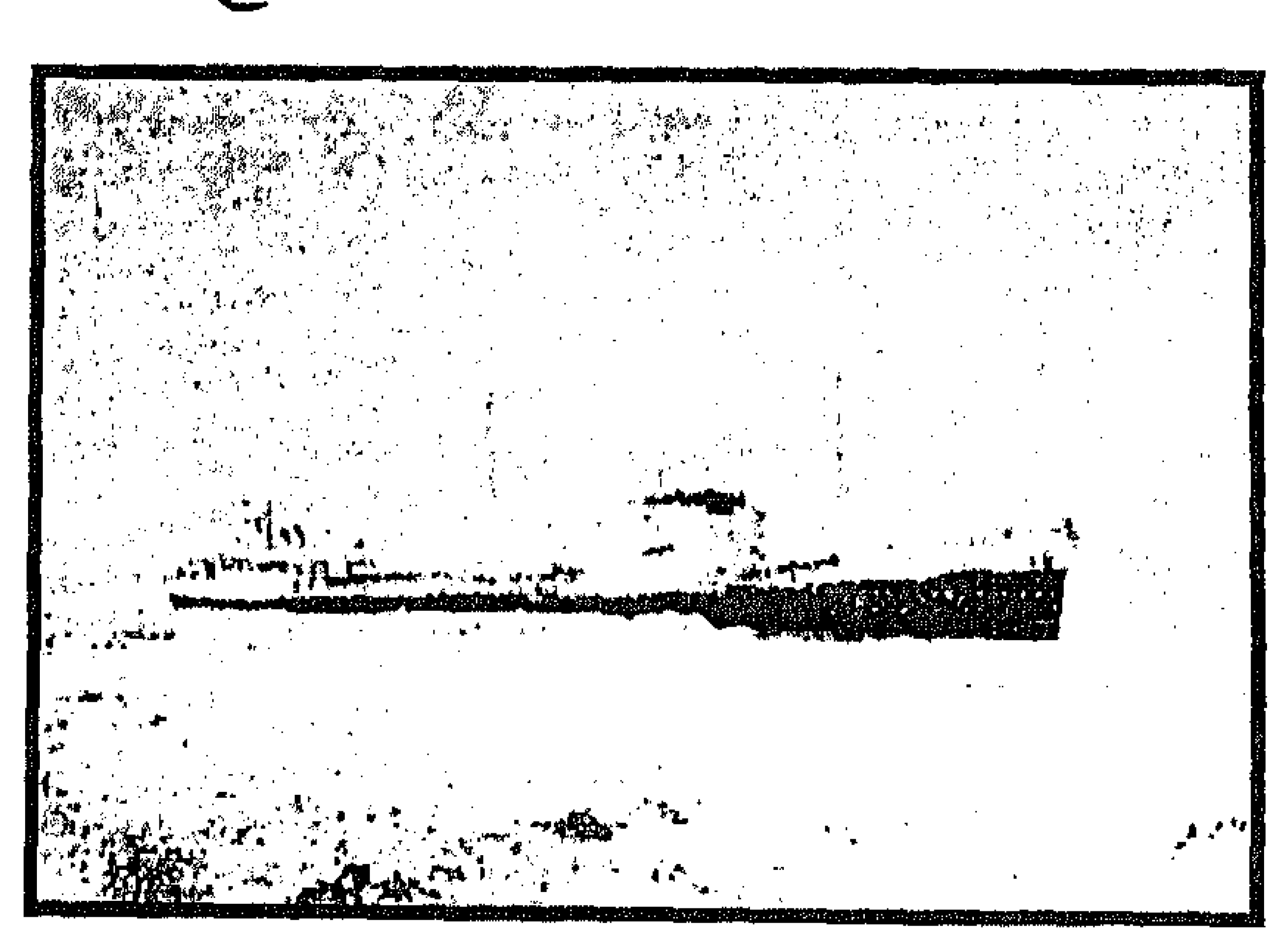


كانت الباخرة (مارين صلفر كوين) ثقيلة جدا وقادرة على مواجهة العواصف التى تهب من الشمال .

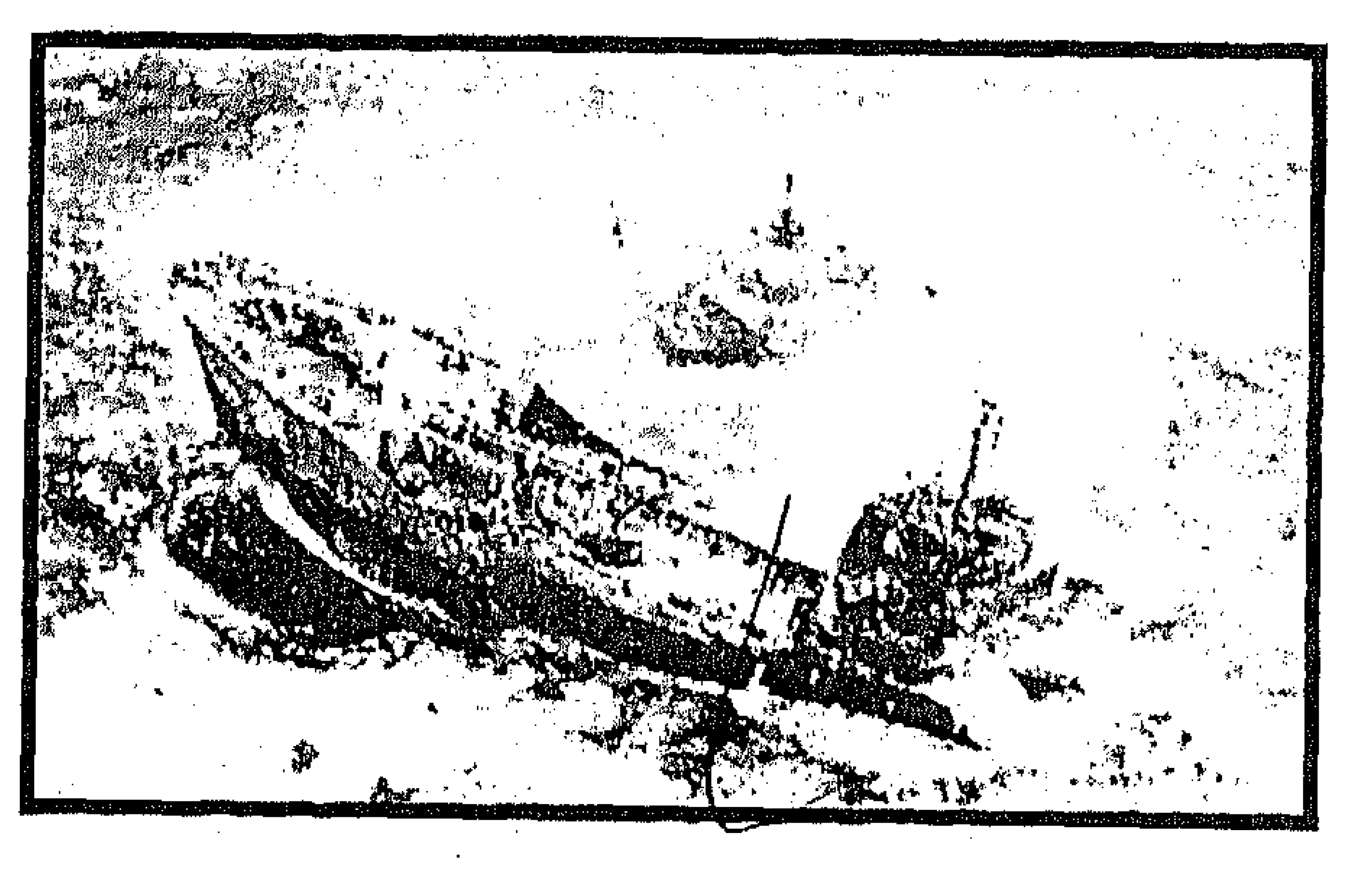
وقد تم بناء هذه السفينة عام ١٩٤٤ ، وبعد الحرب العالمية الثانية بيعت كناقلة للبترول ، ولكنها حولت فى عام ١٩٦٠ لتحمل الكبريت المنصهر .

وقد استمرت السفينة مارين كوين فى نقل الكبريت لمدة عامين بـدون حدوث أية مشكلات وفى يناير عام ١٩٦٣ كـان موعـد الفحـص الـدورى (كل عامين) لها وتم التأكد من صلاحيات بعض المواقع وإصلاح البعـض مع إضافة مجموعة إضافات لتحسين خصائصها بصورة أفضل .

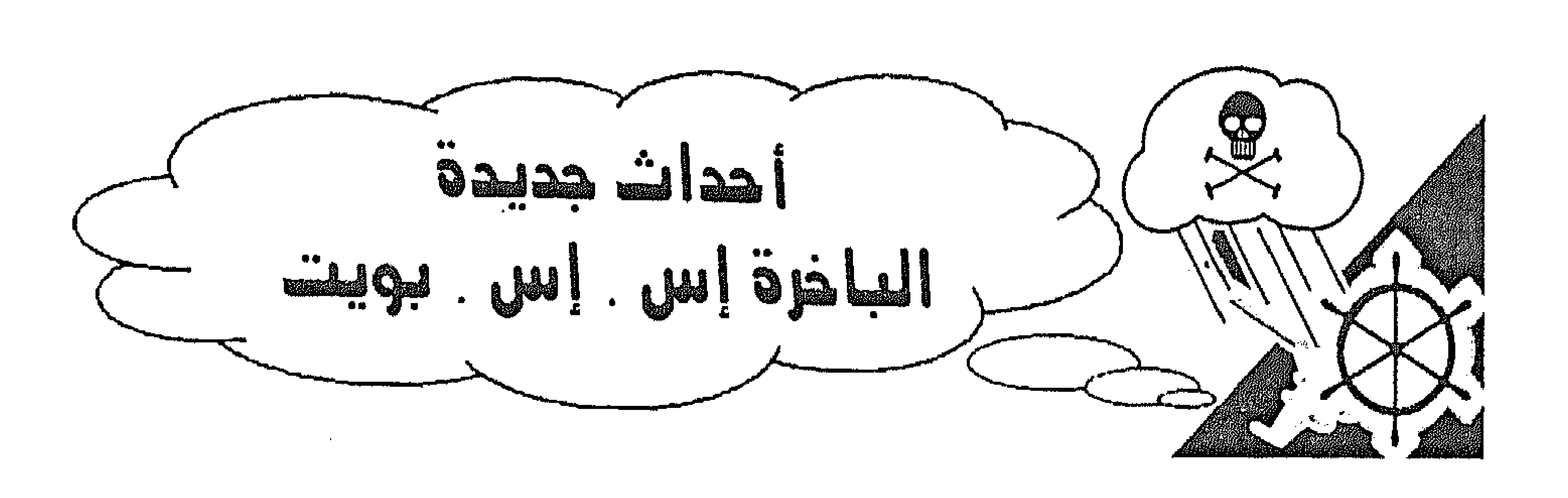
كما قامت هيئة تصنيع السفن بعمل الفحوصات اللازمة علـى جسـم السـفينة ، وعلـى الميكنـة ، والسـخانات ، وأعطـت الشـهادات اللازمـة وبالرغم من كل ذلك فقد اختفت بصورة تدعو للدهشة ، ويعتـبر ضمـن الألغاز الصعبة لأنه لا يوجد سبب مقنع لحدوث مثل هذا الاختفاء .



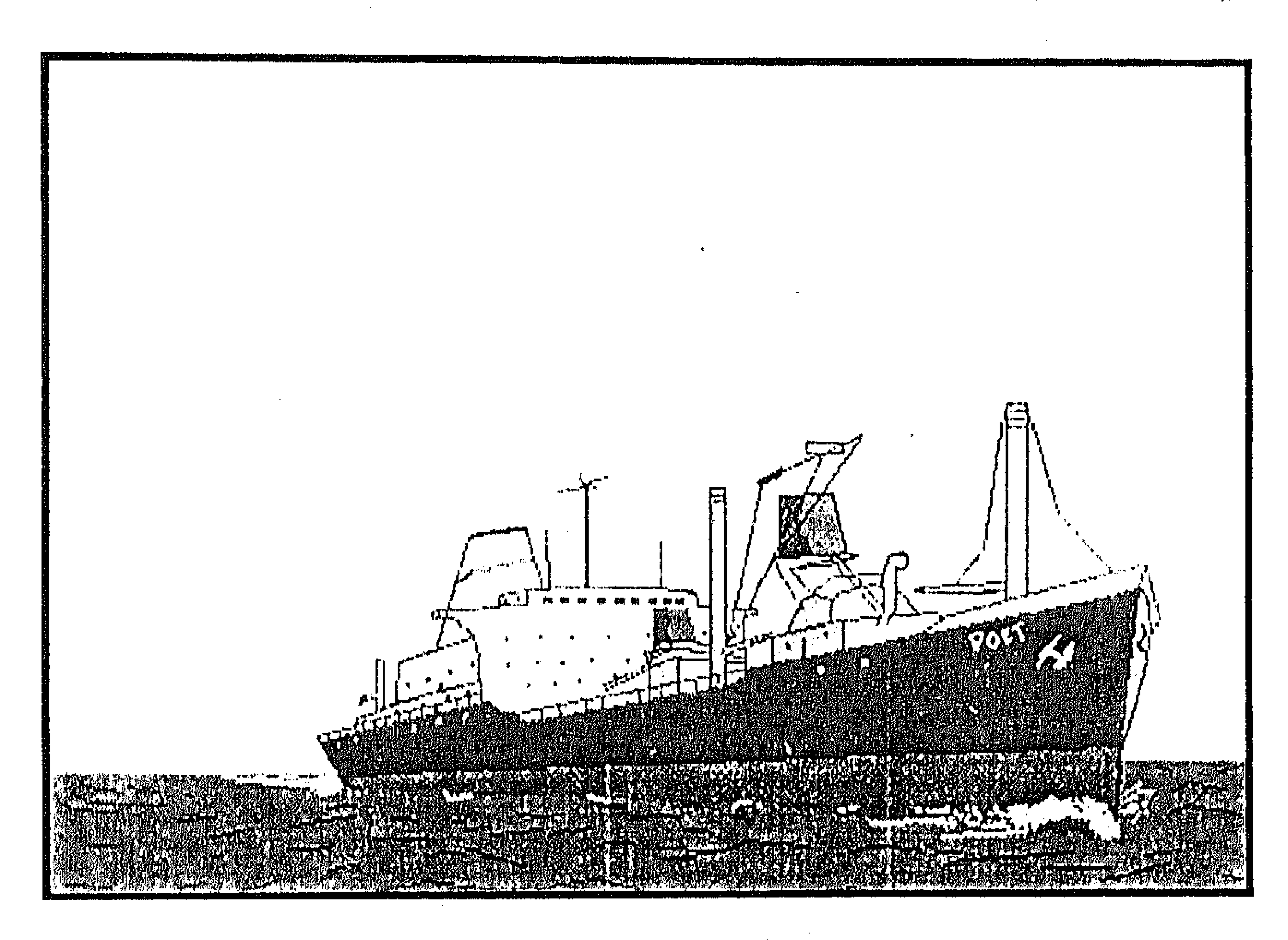
قمة السفينة ناقلة البترول . وكانت هذه السفينة تبث بخارها فى هذا المنظر فى قناة السويس عام ١٩٦٥



كان من الأشياء العجيبة دخول ماء البحر البارد ليتصل مع الكبريت المنصهر خلال ثقوب فى الخزان الرئيسى ولم يحدث انفجار



فى يوم ٢٤ أكتوبر عام ١٩٨٠ غادرت الباخرة بويت الساحل الشرقى للولايات المتحدة ، وكان يوما هادئا تشوبه بعض الغيوم الخفيفة ، وكانت الباخرة محملة بالذرة الأصفر ، وتسير بسرعة ١٥ عقدة . قيادة الكابتن "ليروى وارين "



وكانت حمولة الباخرة من البضاعة ١٣٥٠٠ طن بالإضافة إلى وزنها الذى يقدر بحوالى ١١٤٢١ طنا ، وعلى متنها الطاقم المكون من ٣٤ فردا .

وفى يوم ٢٦ أكتوبر أرسلت الباخرة رسالة استغاثة (SOS) وبعد بضع ثوان توقفت الإشارة ، وكان ذلك فى الجهة الغربية لمنطقة برمودا

عند حافة بحر " سارجاسو " .

وقد أعلن " إيرل جونسون " مشغل اللاسلكى البحرى فى بالتيمور أنه سمع إشارة تحذير لمدة (٤ - ٦) ثوان بفترة زمنية ثانية واحدة بتردد ٥٠٠ كيلو هرتز .

وكانت إشارة الإنذار الآلى واضحة ولكنها ضعيفة .

وقد بدأ البحث المكثف يوم ٣ نوفمبر عندما أحس أصحاب الباخرة أنه لم تعد هناك رسائل أو اتصالات منتظمة .

وفى أثناء العشرة أيام الأولى كان البحث مكثفًا من الجو وعلى سطح الماء وقد غطى مساحة حوالى ٨٠٠ ألف كيلومتر مربع ، ولكن لم يتم العثور على أى أثر للمركب أو الطاقم أو أى حطام !!

بحر سارجاسو - وقد كانت السفينة على حافته مباشرة ومع دخولها لمنطقة مثلث الرعب اختفت!!

لم تكن هناك إجابة واضحة للرد على التساؤل : كيف اختفت السفينة بويت بالرغم من حجمها الضخم بدون أى أثر ؟

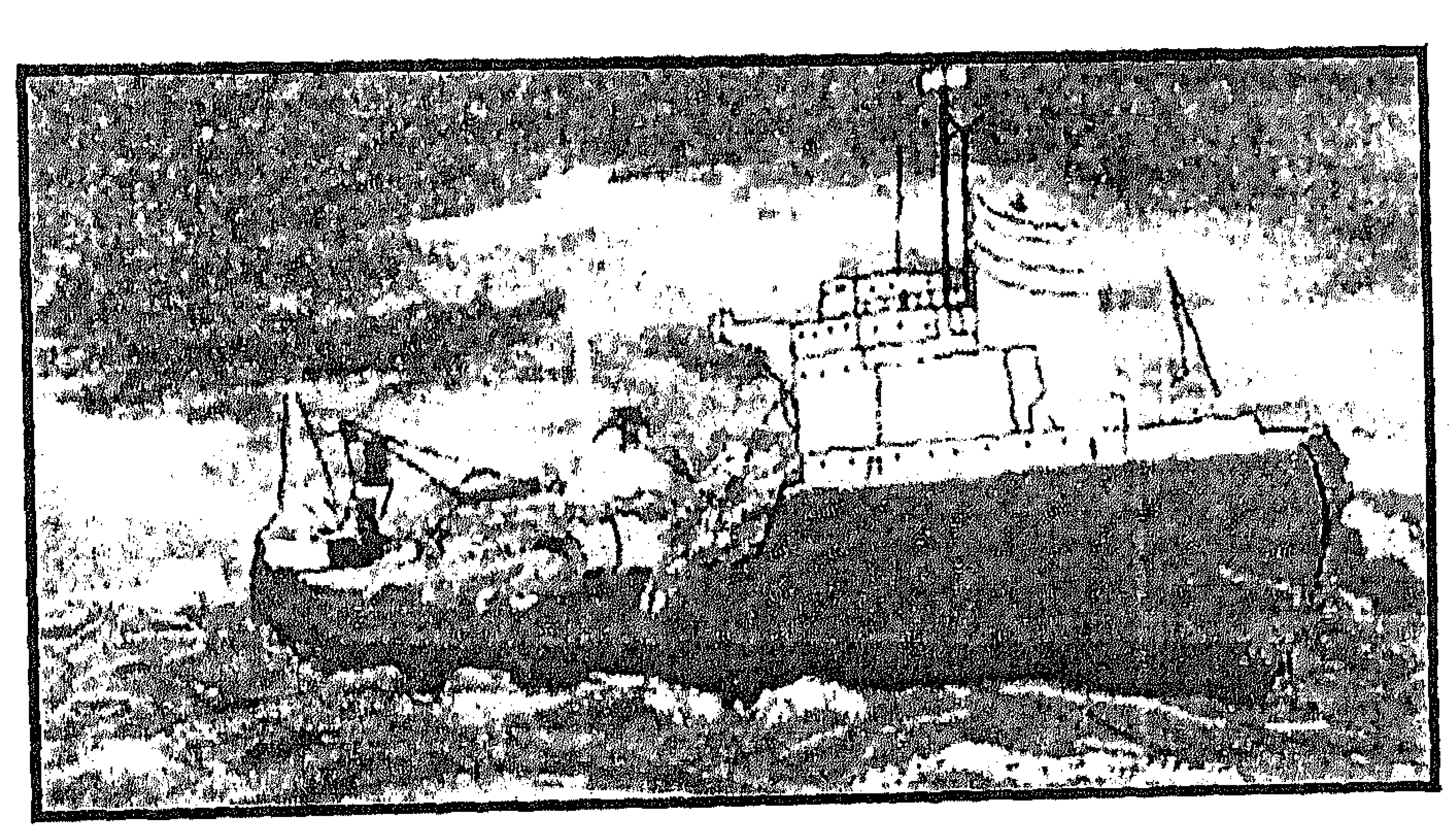
وقد حاول أصحاب الباخرة الحصول على تقرير مفصل عن تأخرها فى أسرع وقت !

وقدمت عدة حكايات وروايات نظرية سرعان ما فقدت مصداقيتها . فالبعض قال إن الذرة الذى تحمله قد تشرب الماء وزاد حجمه مما أدى إلى إتلاف السطح العلوى للسفينة !

وظهرت نظرية أخرى أطلقها " كوليمان أودونويه " بناء على تصريح (خباز الباخرة بويت " نويل ماكلولين ")بأن الباخرة عبارة عن وعاء من الصدأ ! وأضاف بأن هناك أناسًا أعلنوا على متن السفينة أنها غير صالحة للإبحار !

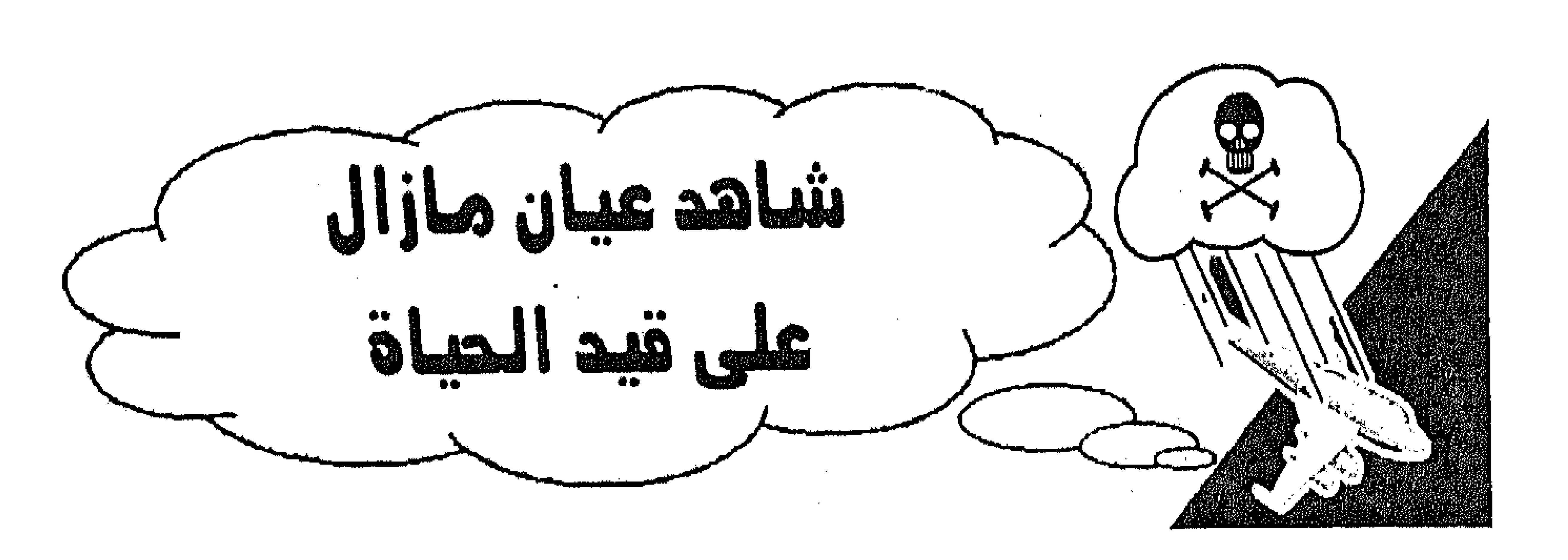
ولكن كان هناك ردود على ذلك بأن أعلنت جهات رسمية بأن السفينة قد تم إصلاحها وتجديدها وفحصها فحصا كاملا ، واستخرجت الشهادات الدالة على ذلك !

كما أن السفينة كانت مجهزة للبقاء فترة طويلة على سطح الماء إذا ما حدث أى مكروه لحين وصول الإنقاذ ولفترة لا تقل عن خمس دقائق فى حين أن الإنذار الذى تم سماعه لم يستمر أكثر من ست ثوان !!



هل اصطدمت السفينة "بويت" بعاصفة شرسة ؟ وهل يمكن للعاصفة أن تمزق السفينة ، ألم يكن هناك ٥ دقائق لإخراج قوارب النجاة ؟ ألم يكن هناك وقت لإشارات الإغاثة ؟

إن حوادث الاختفاء فى أى مكان آخر من العالم يتم العثور على إجابة مقنعة لها ، أما الاختفاء فى هذه المنطقة فإن الجميع يعجز عن إيجاد أى تفسير وتكثر التكهنات والتأويلات .

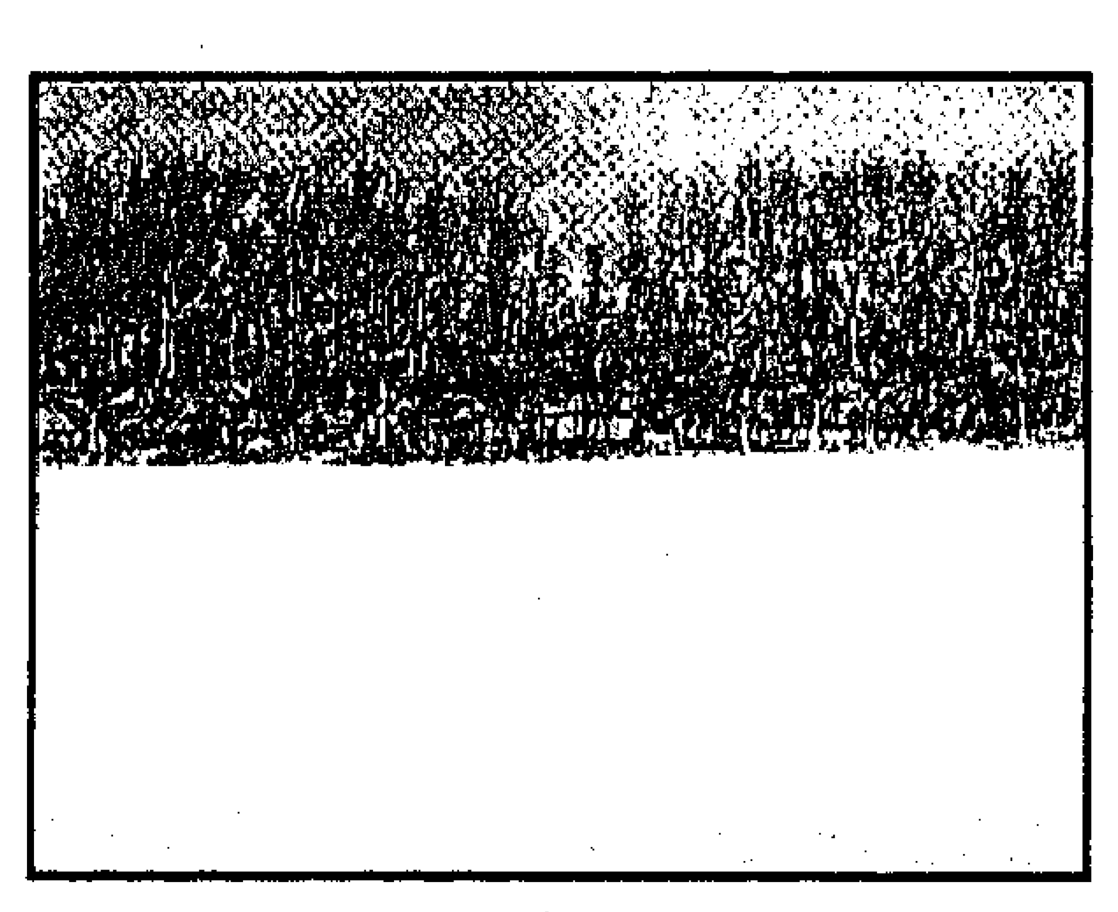


ربما تكون أحدث الوقائع التى حدثت فى منطقة مثلث برمودا هى تلك التى يرويها لنا صاحب الموضوع نفسه بعد أن عاش لحظات عصيبة لا تخطر لأحد على بال . بطل هذه القصة هو (**باول فانس**) ، ومعه صديقه " **دوج جردون** " وقد وقعت الأحداث فى يوم ٢٦ يونيه عام ٢٠٠١.

ومن المعروف عن هذا الشخص أنه مصدر ثقة ولا يميل للمبالغات كما أن الشهود على أقواله أكدوا مدى صدقه وتأثره بما حدث .

يقول باول : " فى مساء يوم الإثنين الماضى غادرت شاطئ النخيل الغربى (بالم بيتش) - فلوريدا ، أنا وصديقى " دوج جردون "فى طريقنا إلى الطرف الغربى (وست إند) - بهاما ، وذلك فى قاربى الشراعى وعلى بعد ١٨ ميلا من الشاطئ نظرت لأعلى فى السماء فى اتجاه الشمال الشرقى فرأيت شيئا غريبا !

كان هناك ضوء فردى - أعتقد أن ارتفاعه من ألف إلى ألفى متر - وقد افترضت أنها طائرة وهذا هو ضوء الهبوط بالرغم من أنه ليس براقا . عندئذ ظهر الضوء كأنه يدور لأسفل وهو ما جعلنى أعتقد أنها طائرة هليكوبتر وهذا هو الضوء عبارة عن نور كشاف ، وأيضا هذا بالرغم من أنه غير براق .

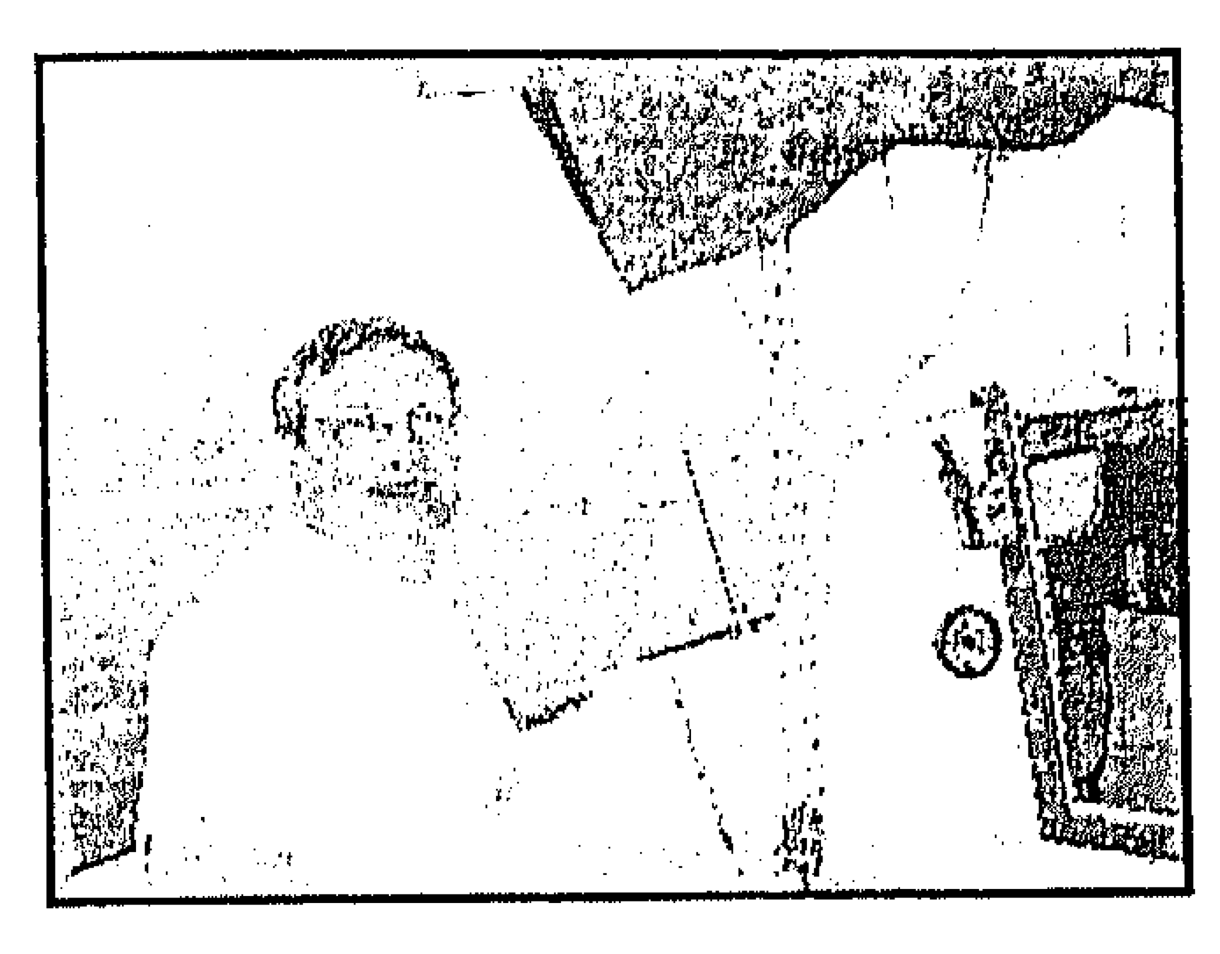


جزيرة فول سودانى
استقر فيها باول وصديقه دوج يوم ٢٥ يونيه ٢٠٠١ قبل أن يغادرها إلى البهاما

وعندئذ وجدت ضبابا دّواميًّا يغمر الضوء ، حتى تاه الضوء فى الضباب . وبعد ذلك توهج الضباب بالكامل لفترة قصيرة ثم تشتت مع الضوء .

إننى فى هذا الوقت أصبح بإمكانى رؤية النجوم ، وتبدو السماء صافية ، والوقت يشير إلى الساعة التاسعة والنصف صباحا .

كما أن صديقى شاهده أيضا وحاول أن يسجل شريط فيديو لهذا الحدث ولكن المركب كان مندفعا بشلة لا يمكن لأحد معها أن يحصل على شريط فيديو . وأنا أسأل الآن : هل هناك من رأى هذه الظاهرة من قبل؟"



فى هذا المساء – بعد مغادرة جزيرة الفول السودانى (بى – نت) غربى شاطئ النخيل (بالم بيتش) وفى هذه الصورة يسترخى "باول" وينظر إلى منطقة بماما .

وكان رد الصحفى الذى استمع إلى باول : نعم ، لقد سمعت كثيرا عن مثل هذه الأحداث من قبل ! فقد قرأت فى أحد الكتب التى تناولت الموضوع أنه ظهرت كتل مظلمة أو فجوات فى السماء تخفى النجوم . إنها تظهر كأنها كتل مسحورة من الغلاف الجوى !

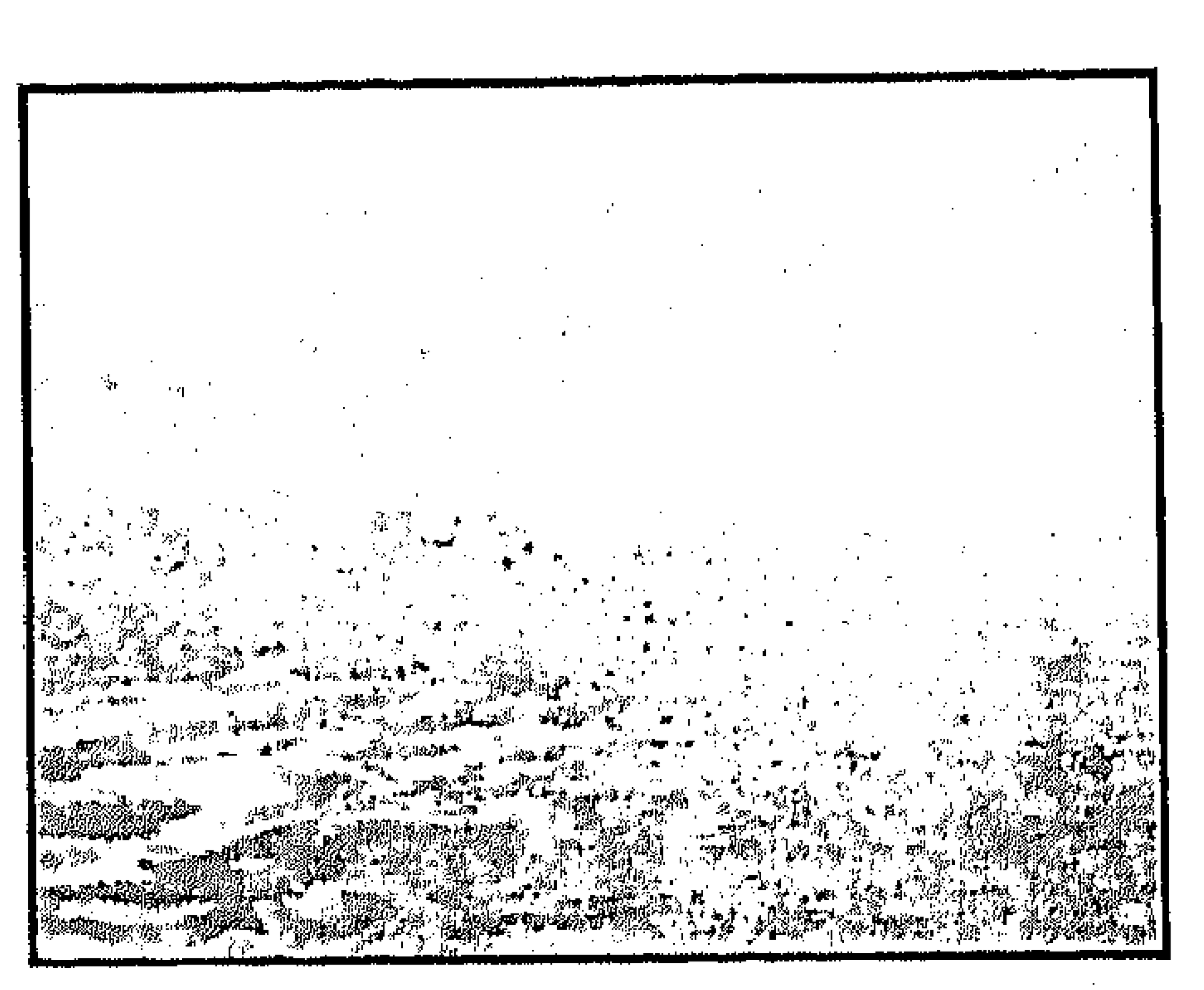
وأثناء هذا الظهور فإن الانحرافات الكهرومغناطيسية تهز البوصلات وتجعلها تتأرجح ، وتستنزف الأضواء والمحركات ، وعادة ما تحبس المركبة فى موقعها .

- ❑ **سؤال موجه إلى باول فانس :**
- • **ما لون الضوء الذى رأيته ؟ هل اختفى عندما وصل إلى الأرض ؟**
- • **هل سمعت أى ضجيج فى السماء ؟ هل كان ضوء القمر ظاهرا ؟**

– كان لون الضوء أبيض .. ولم يختف الضوء عند وصوله إلى الأرض لأن الضباب الدوّامى لم يمتد إلى سطح المحيط .

وكانت مركبتنا تسير بسرعة فتحدث ضجيجًا يمكن أن يجعلنا لا نسمع أى ضجيج آخر .

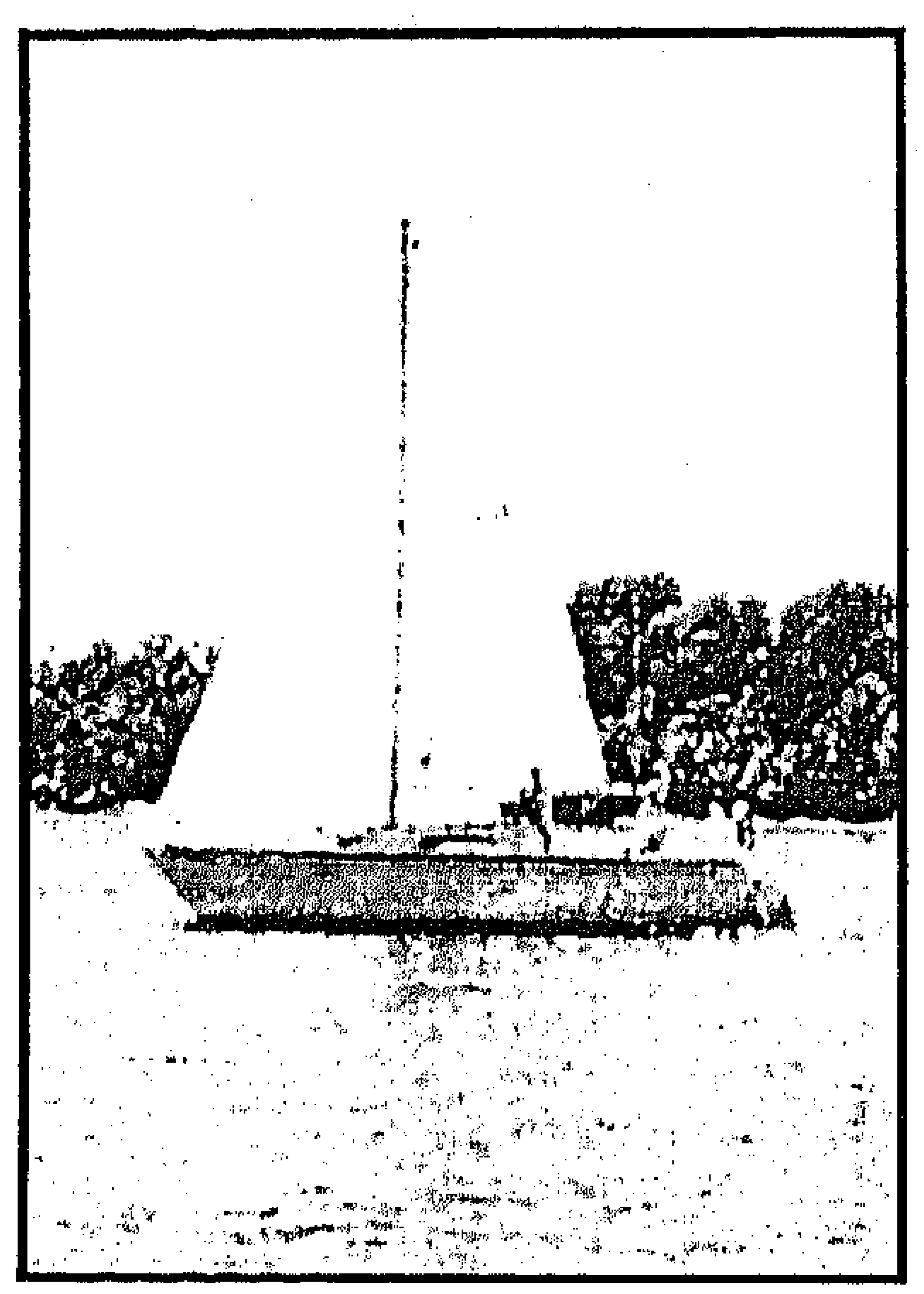
كان القمر ساطعا بالفعل فى اتجاه (٧٠ °) إلى الجنوب .


صورة تم التقاطها للجو قبل حدوث التطورات الغريبة بمدة ساعة زمنية .

سؤال إلى باول :

- **هل تأثر موتور المركب ، أو البوصلة ، أو.... أثناء رؤية هذا الضوء ؟**

– لقد توقف الموتور بمجرد رؤية الضوء ، ولم أكن مصدقا أن (R . P . M) (أى دورة الموتور فى الدقيقة) تتوقف بهذه السرعة بالرغم من أنه كان على سرعة كبيرة !


مركب باول فانس ، وقد قدر باول أنه كان على بعد حوالى ١,٥ كم من الضوء الغريب والضباب الشبورى

وفى صباح اليوم التالى بدأت فى اختبار الموتور وقد وجدنا أن كل شىء على ما يرام، وعند مراجعة مجموعة الإشعال اكتشفت وجود ملف مشروخ ، وقد كان من المفروض أن الشرارة يمكن أن تسبب احتراقا فى الهواء العادى نتيجة تأثير ضغط الأسطوانة .

يا إلهى ! ! إننى لا أعرف تفسيرا لما حدث .. لابد أن هناك شيئا ما فى هذه المنطقة .. إنها برمودا !!

◻ ملخص لأشهر حوادث اختفاء السفن فى منطقة مثلث برمودا

١ - فى عام ١٨٤٠ اختفت الباخرة الفرنسية العملاقة "روزاليه" المتجهة من " أوروبا " إلى " هافانا " محملة بالبضائع وذلك فى منطقة مثلث برمودا .

٢ - فى يناير عام ١٨٨٠ اختفت الباخرة الإنجليزية " أتلانتا " التى غادرت برمودا فى طريقها إلى إنجلترا وعلى متنها ٢٩٠ راكبا وكان اختفاؤها فى منطقة قريبة جدا من برمودا .

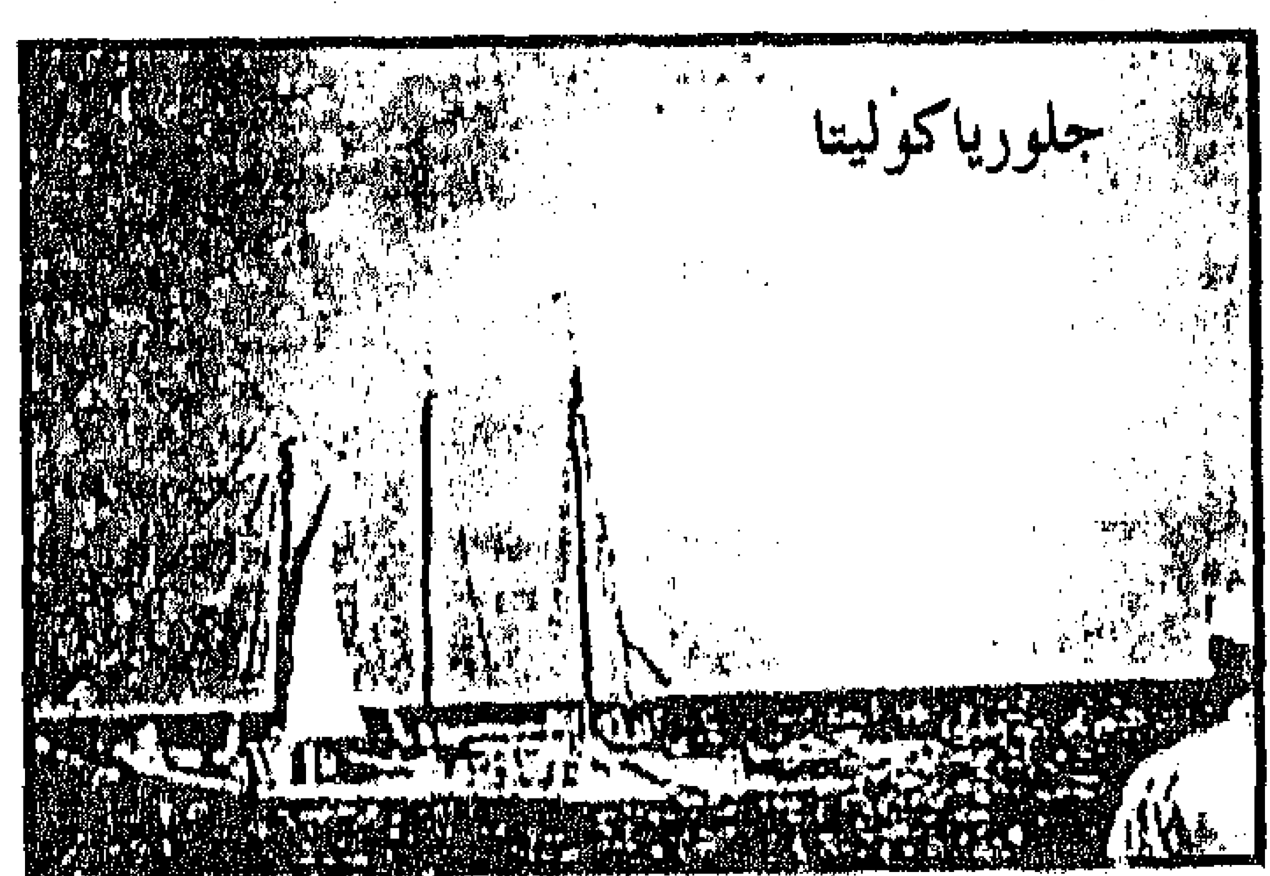
٣ - فى أكتوبر عام ١٩٠٢ اختفت الباخرة الألمانية " فريا " بعد مغادرتها كوبا ، وبالقرب من برمودا .

٤ - فى يوم ٤ مارس عام ١٩١٨ اختفت السفينة الأمريكية "سايكلوب" التابعة للأسطول الأمريكى التى أبحرت من باربادوس إلى نورفولك وعلى متنها ٣٠٩ أفراد .

٥ - فى عام ١٩٢٥ اختفت السفينة الأمريكية " كوتوباكسى إس . إس " فى طريقها من شارلستون إلى هافانا .

٦ - فى أبريل عام ١٩٣٢ اختفت السفينة " جون آند ميرى " الأمريكية على بعد ٨٠ كيلو مترا جنوب برمودا .

٧ -فى فبراير عام ١٩٤٠ اختفى اليخت "جلورياكوليتا " ، على بعد ٣٢٠ كيلومترا من موبايل - آلاباما .



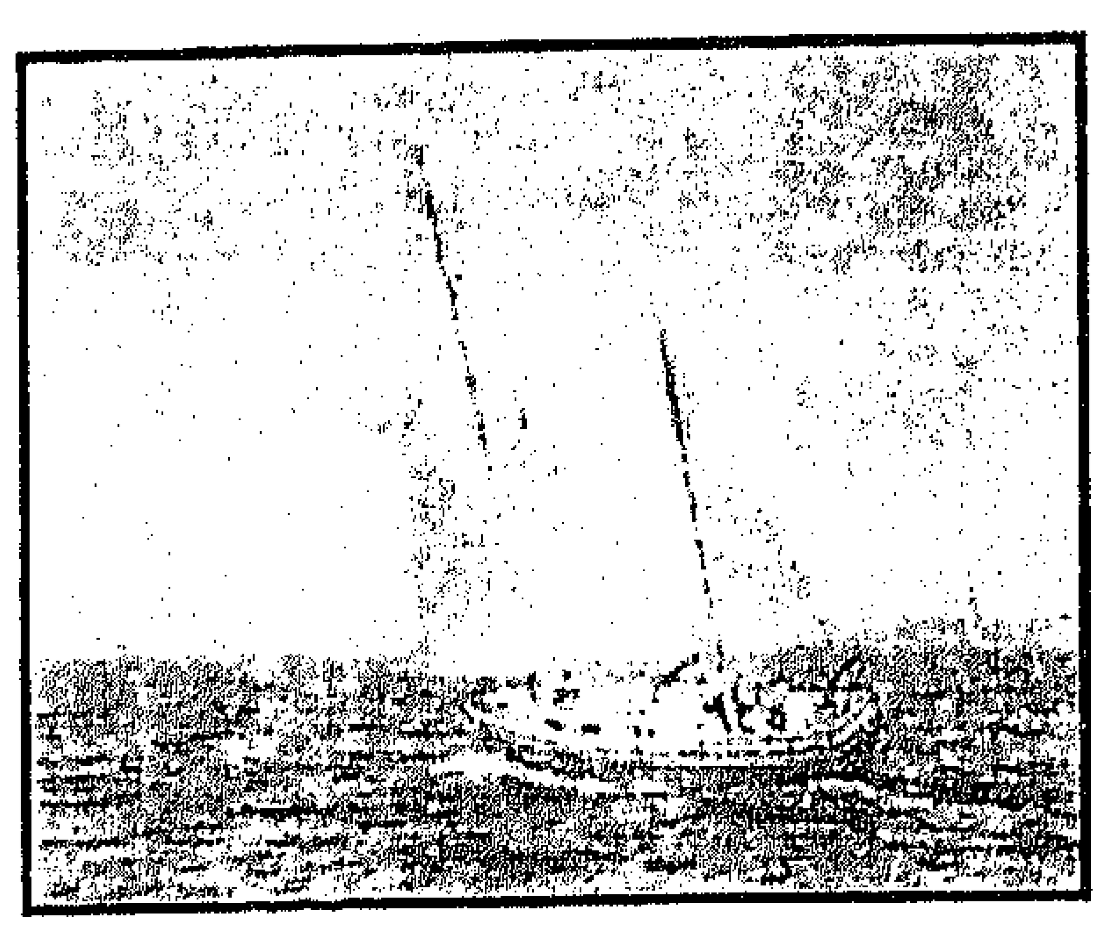
٨ - فى يوم ٢٢ أكتوبر عام ١٩٤٤ اختفت الشاحنة الكوبية " روبيكون " وقد وجدها حرس السواحل بعد ذلك فى الخليج عند ساحل فلوريدا بدون أى أفراد !

٩ - فى يونيه عام ١٩٥٠ اختفت الشاحنة " إس . إس ساندرا " التى أبحرت من " سافانا - جورجيا " متجهة إلى بورتو كابيلو - فنزويلا " محملة ببضائع وزنها ٣٠٠ طن وعندما عبرت " سانت أوجستين - فلوريدا " اختفت ولم يعثر لها على أثر .

١٠ - فى سبتمبر عام ١٩٥٥ اختفى اليخت " كونيمارا ٤ " على مسافة ٦٤٠ كيلومترا من برمودا .

١١- فى يوم ٢ فبراير عام ١٩٦٣ اختفت السفينة " مارين صلفر كوين " بدون أى أثر فى الطريق من (بيومونت - تكساس) إلى (نورفولك - فيرجينيا) .

١٢ - فى يوم ١ يوليه عام ١٩٦٣ اختفى مركب الصيد " سنو بوى " وعلى متنه ٤٠ فردا ، بعد أن أبحر من كينجستون- جامايكا إلى " نورث إيست كاى" التى تبعد ١٤٠ كيلومترا إلى الجنوب ، واختفى بدون أى أثر .



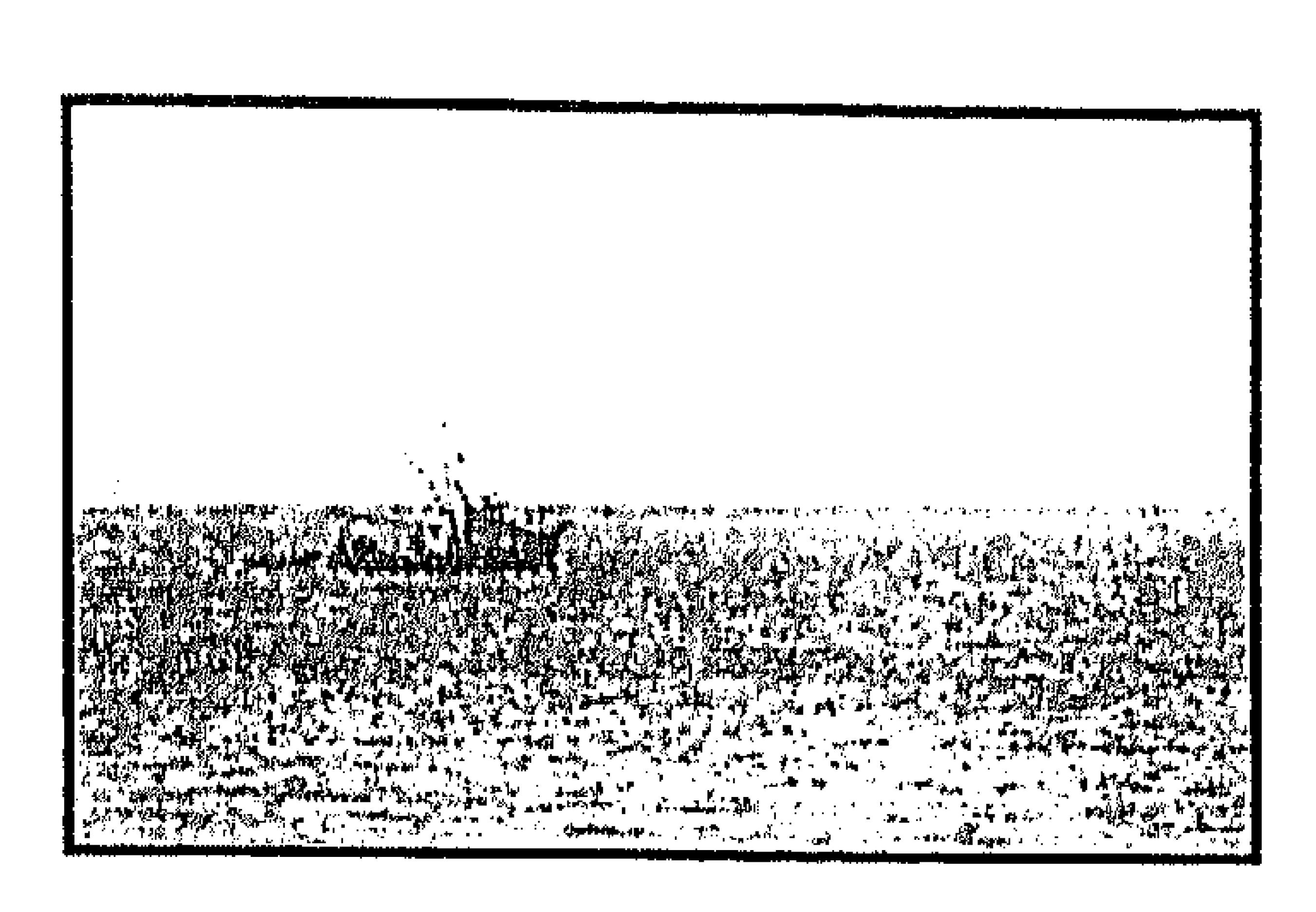
١٣- فى عام ١٩٦٤ اختفى المركب الشراعى كتش دانينج وكان فى طريقه من البهاما متجها إلى كارولينا الشمالية وبدون أى أثر، وبدون اى رسالة توضح ما حدث.

١٤ - فى ديسمبر عام ١٩٦٧ اختفى اليخت " ريفونوك " بدون أى أثر بالقرب من برمودا .

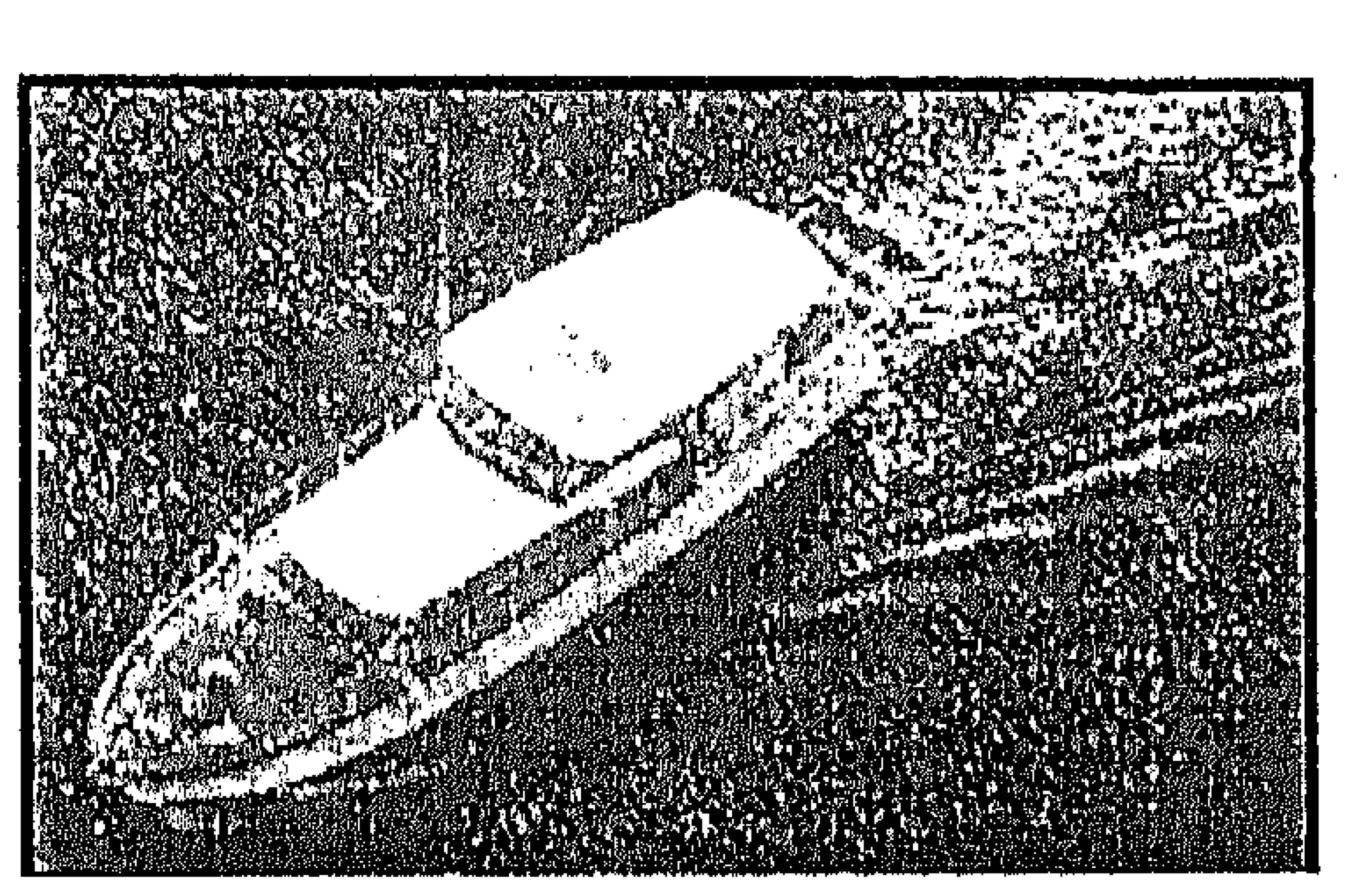
١٥ - فى يوم ٢٤ ديسمبر عام ١٩٦٧ اختفى الزورق " ويتش كرافت " على مسافة كيلومترين من ميامى .

١٦ - فى أبريل عام ١٩٧٠ اختفت الشاحنة " ميلتون ياتريد " فى الطريق من " نيو أورليانز " إلى " كيب تاون " .

١٧ - فى مارس عام ١٩٧٣ اختفت الشاحنة " أنيتا " ٢٠ ألف طن مع الطاقم المكون من ٣٢ فردا التى أبحرت من نيوبورت نيوز فى طريقها إلى ألمانيا .



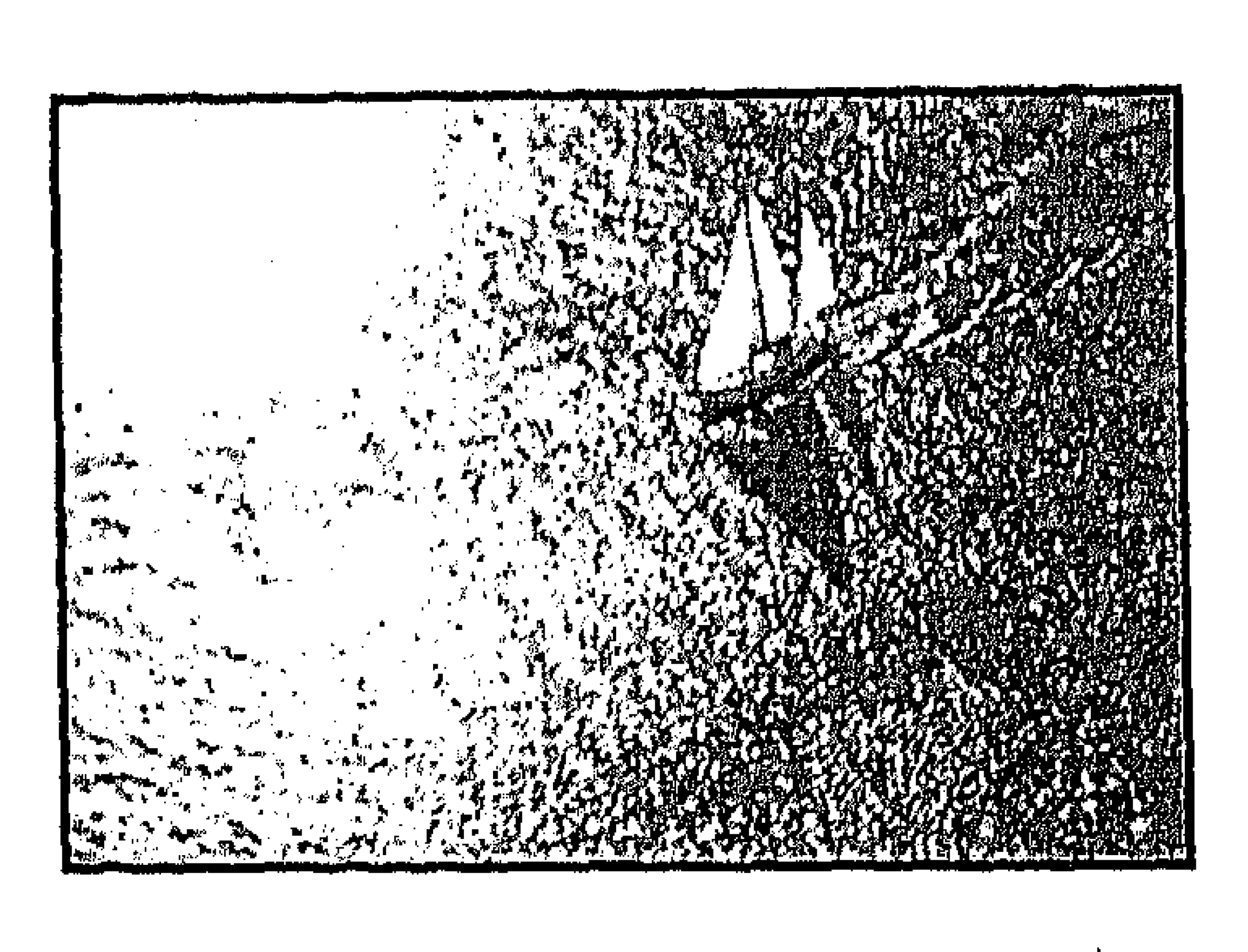
١٨ - فى أبريل عام ١٩٧٥ اختفى المركب شريمبرداون بعد أن ابتعد مسافة ١٦ كيلومترا عن ساحل سميث شولز إلى الشرق من كى وست وكان يحمل طاقما من ٣ أفراد : ألبرت كلارك وصديقيه وقد تم البحث عنه فى مساحة تزيد على ٢٢ ألف كيلومتر مربع ولم يعثر على أثر .



١٩- فى ٢٤ يونيه عام ١٩٧٥ :
اختفت الباخرة " مريديان " فى أعالى البحار بين نورفولك وبرمودا ، بدون أثر .



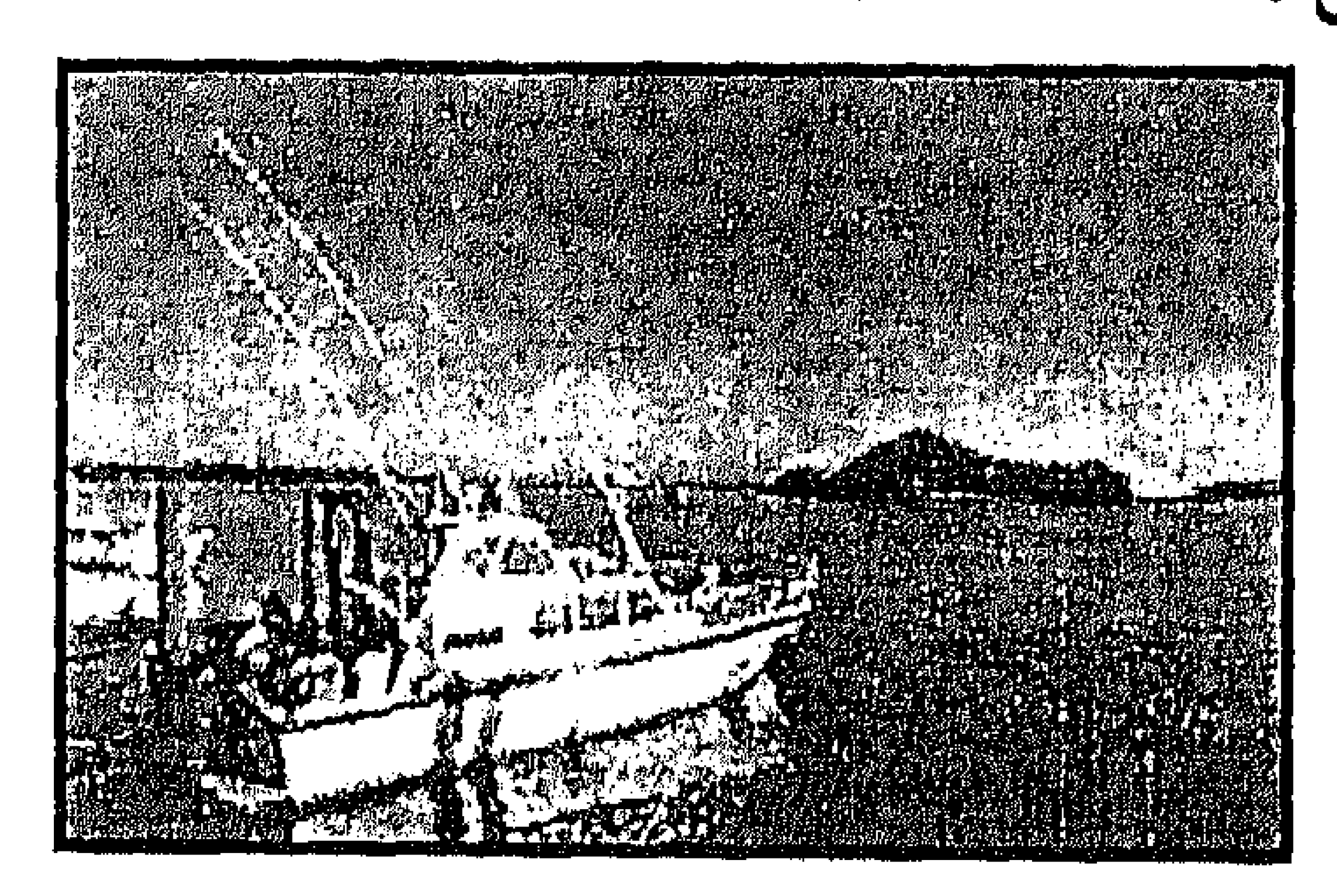
٢٠ - فى أبريل عام ١٩٧٦ اختفى اليخت " هاى فلايت " بعد أن ترك ميامى واقترب من بيمينى فى البهاما .



٢١ - فى ٢٠ نوفمبر عـام ١٩٧٧ اختفى القارب " لافينيه" بعـد أن غـادر المـيريلاند متجـها إلى برمـودا وكـان على متنه طاقم من ٥ أفراد

٢٢ - البـاخرة " سـى كويسـت " التـى اختفت فى يناير عام ١٩٨٠ أبلغت بـأن الأجهزة الملاحية لهـا قـد توقفـت عـن العمل ، بعـد أن غـادرت نيوجرسـى . وبـالرغم مـن نداءاتـها فـإن حـرس السواحل لم يعثر لها على أثر .

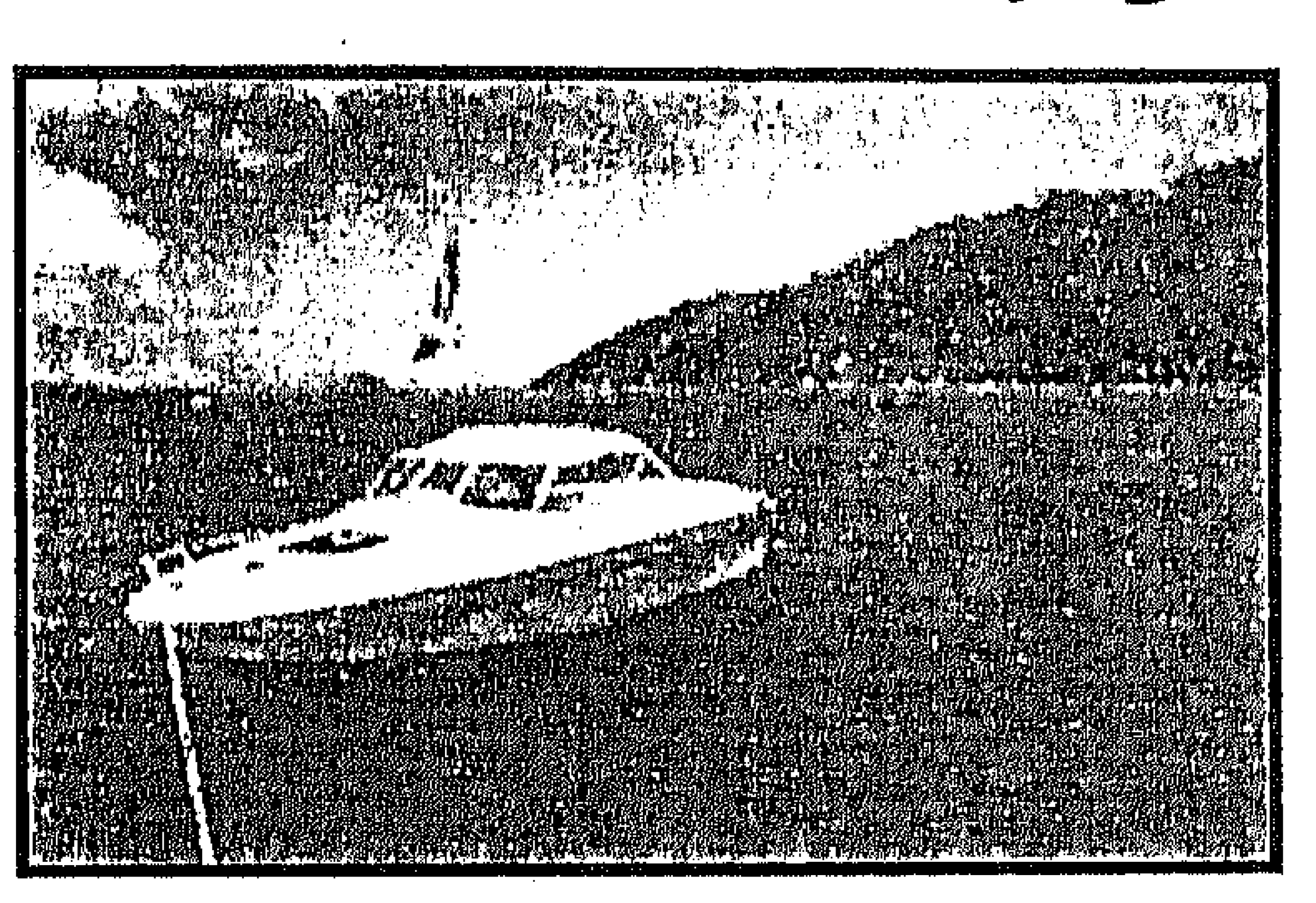
٢٣ - فى ٢٦ فبراير ١٩٨٣ اختفى مركب الصيـد " سـى لـور " وكـان مـع مجموعة أخرى من المراكب فـى اتجاه دراى تورتوجـاز بعـد أن غـادرا فلوريدا كيز ، وقد اختفى بدون أى أثر وبدون أن يلاحظ ذلك أى من المراكب الأخرى .



وكانت المفاجأة أن المركب قد ظهر عند الطـرف الغربـى لسـاحل كوبا ، وهو الاتجاه العمودى على التيار من الموضع الذى اختفى فيـه ، ولم يظهر أى أثر للطاقم .

٢٤ - فى يــوم ٥ نوفمــبر ١٩٨٤ اختفـى مركـب الصيـد " ريال فاين "بعـد أن غـادر "فريبــورت - جرانـــد بـهاما" وكـان علـى متنـه ريتشارد فورد مع اثنين من زملائه .

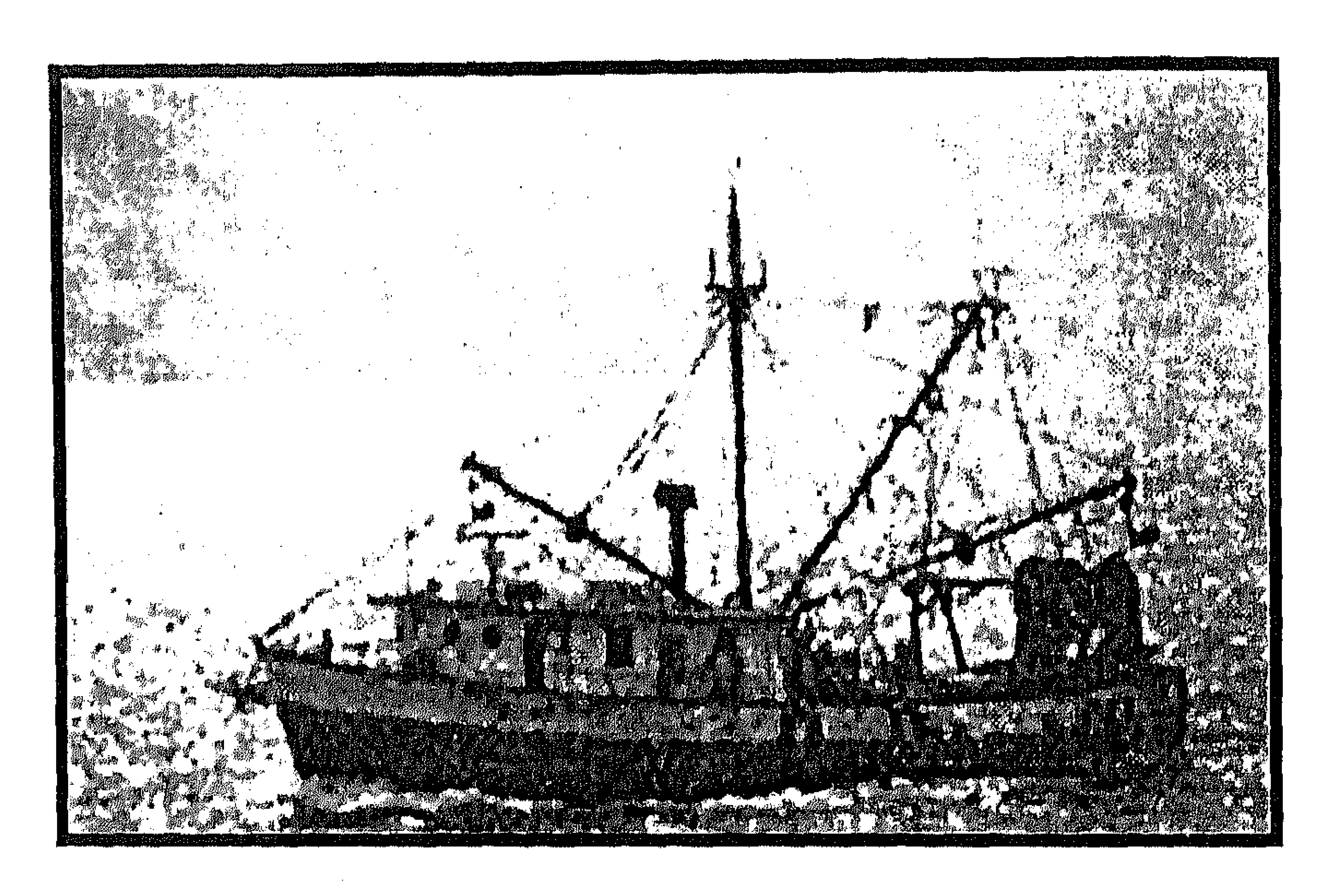
وقد فشل البحث فى العثور على أثر .



٢٥ - فى يوم ١٢ نوفمبر ١٩٩٨ ، اختفـى الـزورق النــهارى "كارولينا " بعد أن غـادر " كيب ماى " وكان علـى متنه ٤ أو ٥ أفراد .



٢٦ - فـى نوفمــبر عــام ١٩٩٨ اختفى اليخت " إنترلود" الذى أبحر فــى طريقـه إلى جزر الكيمان ، حيث فشل فى الوصول إلى هدفه .



٢٧ - فى ١٥ أبريل عـام ١٩٩٩ غـادر المركـب " مـس فرنانديـنا " سـاحل بورت كانافيرال - فلوريـدا ، بغـرض الصيـد ، وقـد التقـط المركـب القريب منه رسالة تفيد بأن " مس فرنانديـنا " تعانى مـن الصعوبـة فى الأجهزة الكهربية وعندما وصل المركب المتلقى للرسالة إلى الموقع للمساعدة فلم يجد أى أثر ، وقد حاول البحث فى مساحة حـوالى ٢٠٠ ألف كيلومتر مربع ولم يصل إلى نتيجة.

بعض التفسيرات المطروحة
للغز مثلث برمودا

تفسير ناتج من التاريخ الماضى للمحيط

أثبتت دراسة قطاعات كبيرة من سطح الأرض أنـها كـانت تحـت المـاء بينما كانت مناطق أخرى تحت سطح الأرض هى الآن يابسة ، وقد لوحـظ ذلك بواسطة علماء الطبيعة فى العصـور القديمـة ، عندمـا وجـدوا حيـاة متحجرة فى الصحراء ، تماما مثل علماء الطبيعة فى العصر الحديث الذين وجدوا هياكل للحيتان فى المناطق الداخلية مثل المينيسوتا أو حتـى جبـال الهيمالايا، كما أن وجود مساحات منها فى الصحـراء الكـبرى يثبـت أنـها كانت ضمن المناطق البحرية .

بينما توجد موافقة عامة على التغيير الذى يحدث علـى نطـاق واسـع بين الأرض والبحر خلال العالم بأكمله ، فإن السـؤال عـن التوقيـت لـه أهمية خاصة بالنسبة لتغير مستوى سـطح الأرض والبحـر داخـل مثلـث برمودا بالمقارنة بالعصور الجيولوجية الحديثة .

نحن نعلم أنه أثناء العصر الجليدى تجمدت كمية ضخمة من ماء المحيط داخل أنهار جليدية بعمق علة كيلومترات وهى التى تغطى أجـزاء كبـيرة من نصف الكرة الشمالى .

منذ حوالى ١٢٠٠٠ سنة عندما بدأت الأنهار الجليدية فى الذوبان بسبب تغير الظروف الجوية ، لأسباب غير معروفة ، ارتفعت مناسـيب الميـاه فـى العالم فغمرت الأرض الساحلية والجزر ، وتحولـت الخلجـان إلى مضـايق ، والجزر الواسعة إلى سهول واسعة تحت الماء .

قد كان مستوى ماء المحيط فى الزمن الماضى عندما بـدأ النـهر الجليـدى الثالث فى الذوبان أقل من مستواه الحالى بمسافة ٢٠٠ متر تقريبا .

وبالإضافة إلى ذلك فإن العديد من الأرض التى فوق الماء أصبحت أكثر عمقا من أراض أخرى نظـرا للنشـاط البركـانى الـذى يحـدث فـى زمـن الفيضان أو بعده .

ولكن لاتـزال هنـاك إشـارات أخـرى إلى أن أجـزاء كبـيرة مـن المحيـط الأطلنطى الغربى كانت فوق مستوى البحر .

ولم يتكون الشاطئ الرملى - علـى سبيل المثـال - عنـد قـاع المحيـط ، ولكنه تكون بقوة انكسار الموجة عند حافة البحر .

لم توجد الشواطئ الرملية على المسـطحات الموجـودة تحـت المـاء حـول الآزورس .فالأنهار تكون وديانا على الأرض فقط .

هناك أدلـة قويـة علـى أن كتلـة اليـابس القاريـة الموجـودة فـى البحـر الكاريبى والتى تتكون منها جزر وجبال الانتيل ربما تكون قمما جبلية .

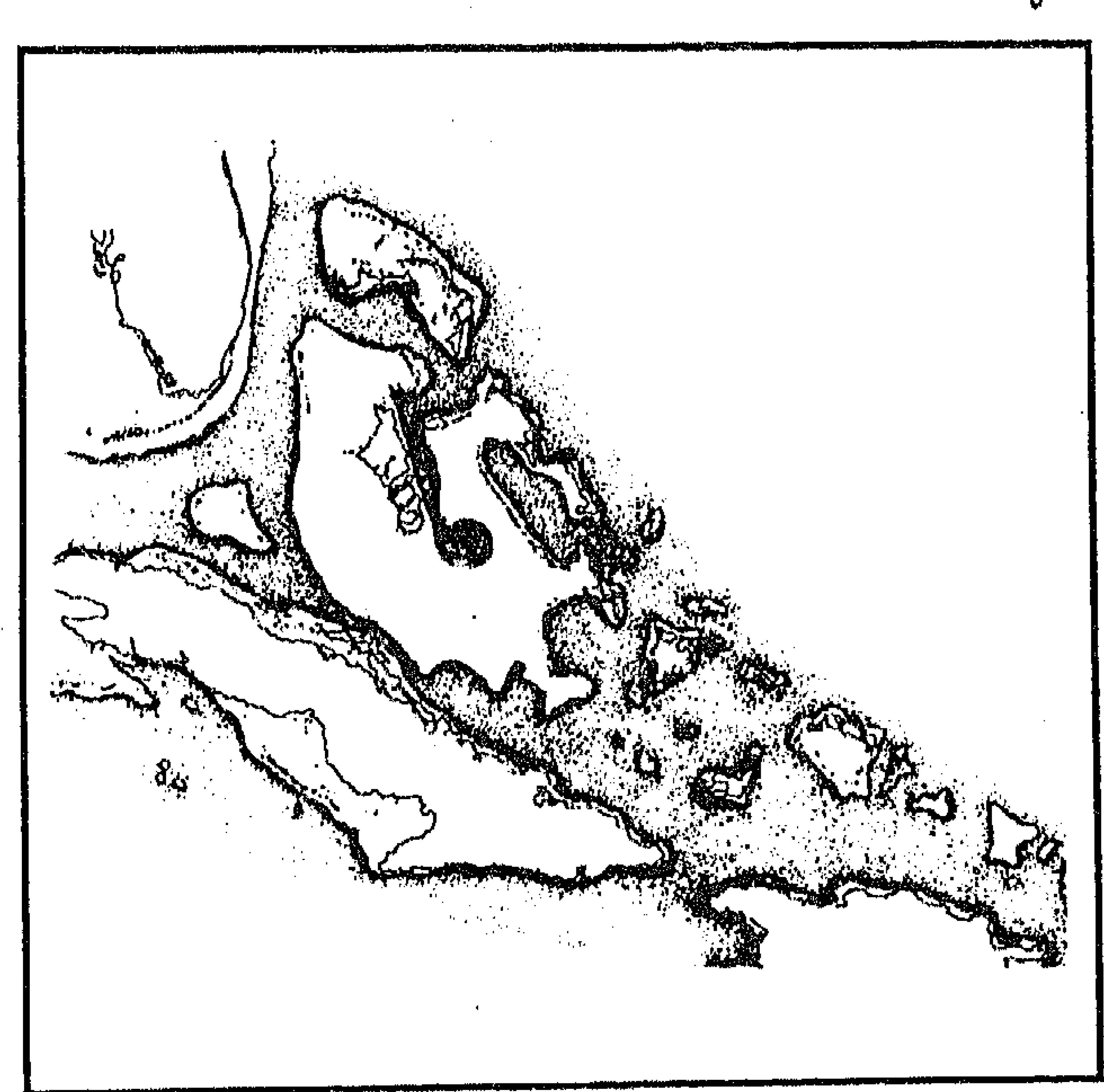
فى عام ١٩٦٩ كان هناك باحث من جامعة دوك قد درس قاع البحـر فـى الكاريبى وواصل عمليات أخذ عينات مـن الطـين (الوحـل) فـى عـدة أماكن فى تل الطيور ، وهو التل الذى يمتد على الحافة الشرقية للحـوض الفنزويلى بـالمحيط بـين فـنزويلا وجـزر فـيرجين وقـد حـدث أن خرجـت الصخور الجرانيتية إلى السطح وكانت العادة أن توجد هذه الصخور على اليابس فقط .

وقد علق جغرافى المحيط الدكتور " بروس هـيزن " علـى هـذه الحالـة حيث قـال : " حتـى الآن ، يعتقـد الجيولوجيـون أن الصخـور الجرانيتيـة الخفيفة تحبس فى اليابس وأن القشرة الأرضية تحـت البحـر تتكـون مـن صخور بازلتية أثقل وزنا وأعمق لونا .. ولذلـك فـإن حـدوث الصخـور

الجرانيتية ذات اللون الفاتح يمكن أن يدعم النظرية القديمة أن اليابس الذى وجد فى الماضى فى منطقة الكاريبى الشرقى وأن هذه الصخور يمكن أن تمثل قلب اليابس المفقود المترسب " .

وهذه الآراء ترجح أن معظم الانقلابات بين اليابس والماء حدثت فى منطقة مثلث برمودا ، وهو ما يؤدى إلى حدوث اضطرابات فى البحر وظهور مجالات كهرومغناطيسية فى الجو تؤثر على حركة الملاحة الجوية والبحرية ، وربما يكون ذلك هو سبب الأحداث التى نسمع عنها !

ولكن بالطبع فإن هناك انتقادات لهذا الرأى ناتجة عن عدة تضاربات للأحداث ذاتها .



صورة لكتل اليابس التى تكونت من جزر البهاما الحالية وكوبا . وفلوريدا ، عندما أدت المياه الناتجة من ذوبان أنهار الجليد إلى ارتفاع مياه المحيط والجزر الحالية تظهر داخل أشكالها السابقة . ونلاحظ أن فلوريدا تمتد لمسافة أكبر جهة الغرب داخل خليج المكسيك .
المناطق الداكنة على الخريطة فى منتصف اليابس تكونت من خلال الجزر الحالية : آندروس ، وإكسوما ، وإليوثير ، ونيوبروفيدنس ، وهى واد ضيق من المحيط يسمى "لسان المحيط" . وقد كون البحر فى ذلك الوقت خلجان جزر كبيرة فى البهاما .

الشمال الحقيقى والشمال المغناطيسى

نظرية الانحراف المغناطيسى :

ربما تكون هذه النظرية المزعومة من أكثر النظريات التى دارت حولها مناقشات كثيرة فى هذا الموضوع .

عندما وضع حرس السواحل أسماءهم على هذه النظرية فإنهم أخذوا جانب الحيادية فى آرائهم .

لم يسمع أحد عن هذه النظرية إلى أن ظهرت رسالة مكتوبة بشكل متسرع منذ ٣٠ عاما ، وقد كان نص النظرية كالتالى :

إن النظريات التى لا تعد ولا تعصى تحاول شرح وتوضيح الاختفاءات المتعددة قد عرضت خلال تاريخ المنطقة .

النظريات الأكثر ارتباطا بالناحية العملية تبدو بيئية ، وتشهد على خطأ العنصر البشرى .

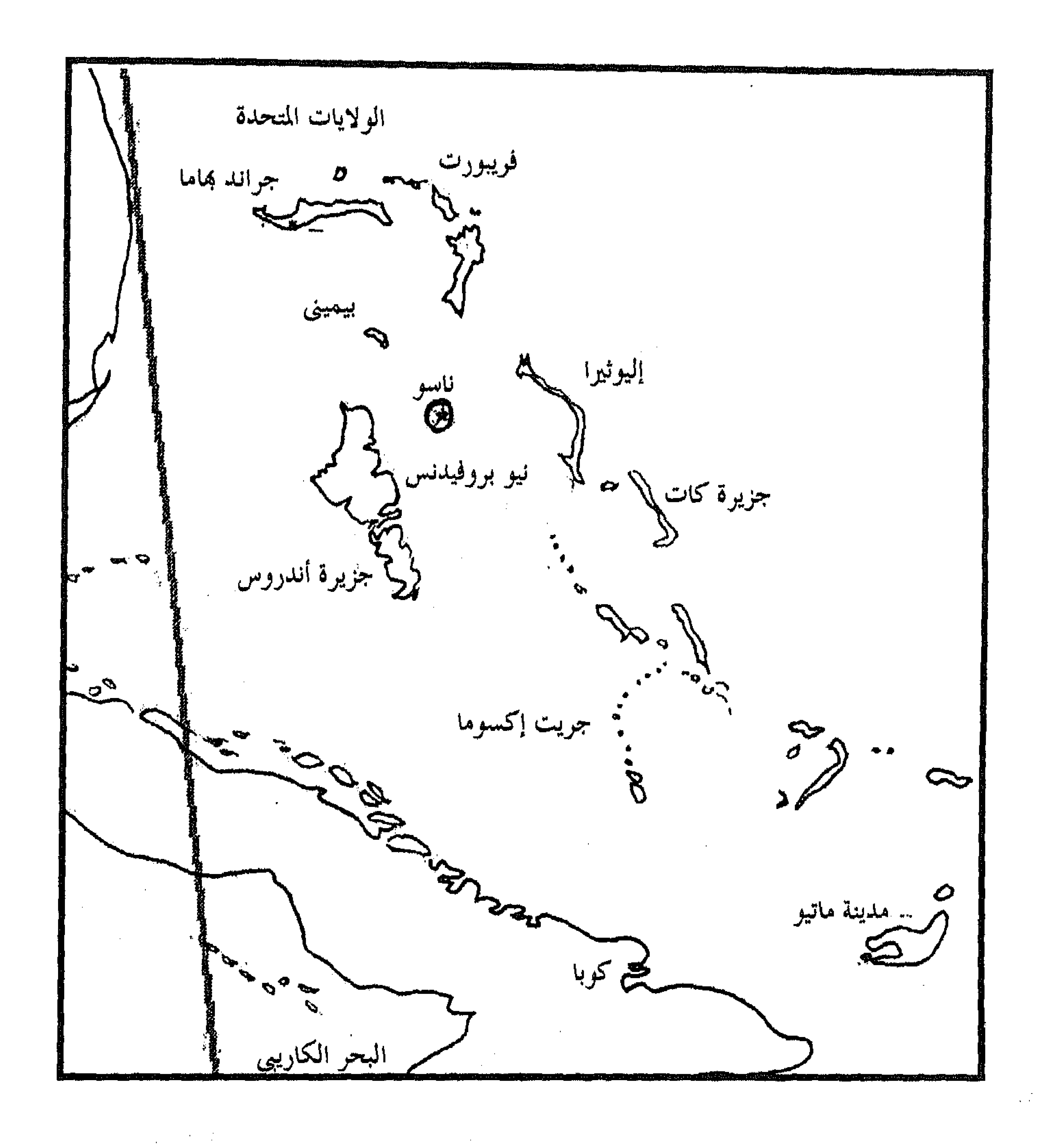
إن معظم الاختفاءات يمكن أن تعزى إلى الظواهر البيئية الاستثنائية للمنطقة .

أولا : " مثلث الشيطان " هو واحد من موقعين على الأرض والذى تشير فيه البوصلة إلى الشمال الحقيقى .

إنها فى العادة تشير إلى الشمال المغناطيسى . والفارق بين الاتجاهين يعرف بـ " انحراف البوصلة Compass Variation " .

ويتغير مقدار الانحراف المغناطيسى بمقدار ٢٠° كحد أقصى وذلك مع الدوران حول محيط الكرة الأرضية .

وإذا لم يتم معادلة هذا الانحراف أو الخطأ فى البوصلة فإن الملاح (طيار أو بحار) يمكن أن يجد نفسه بعيدا عن المجال وفى مشكلة كبيرة .



وهذا بالتأكيد قول مضلل ، لأن المنطقة التى لا يكون فيها انحراف للبوصلة ضيقة جدا ولا تصل إلا إلى قيمة صغيرة جدا بالنسبة لباقى

المثلث .

كما أن هناك ردا آخر بأنه لا يعقل ألا يكون مع الملاح المنحنى الذى يرسم ويبين جميع الانحرافات للبوصلة فى كل مكان من الأماكن التى يتحرك خلالها !

أى أن هذه النظرية تفترض الغباء فى أى ملاح تعرضت مركبته للاختفاء !!

كما أن الطيار الذى يستطيع معادلة الانحراف المغناطيسى يمكن أن يضل طريقة فى أى مكان من العالم وليس فى منطقة برمودا فقط !

خلاصة القول

فى محاولاتهم المستمرة للبحث عن الأسرار الخفية الكامنة وراء هذه الأحداث المثيرة فى منطقة مثلث برمودا ظهرت بعض الآراء التى تقول إن غرق السفن واختفاء الطائرات فى منطقة مثلث برمودا لم يحدث نتيجة ظروف جوية أو عوامل مناخية ؛ لأن أغلب الحوادث قد تمت فى أجواء عادية ولم يلاحظ أحد وجود آثار حطام أو أية أشلاء ناتجة عن الحادث ، إنما الملاحظ أن الاختفاء يحدث بدون أى دليل أو أثر، وتكون جميع المكالمات مع الطاقم تدل على أن كل شىء على ما يرام ، وفجأة يتوقف الحديث عند إحساس الطاقم بفقدانهم المكان وشعورهم بعدم القدرة على التحكم فى الأجهزة الإلكترونية الموجودة لديهم ، ثم يحدث الانقطاع عن الحوار .

ولم يستطع واحد من العلماء أن يجزم بسبب معين لأنه إذا اقتنع بشىء وجد مجموعة من الأدلة تدحض أفكاره وتبدد اعتقاده ، ولا يلبث أن يتحول عن هذا السبب !

وقد اجتمعت آراء عديدة على أن السبب ليس فى العواصف أو الزلازل أو الأمواج العالية وإنما الحقيقة أن هناك لغزا غامضا سوف يجهدهم فى محاولات فك رموزه المستعصية التى لم يتوصلوا إليها بعد !!



1-The Bermuda Triangle .

Charles Berlitz

2 – The Bermuda Triangle .

Adi – Kent Thomas Jeffrey

٣ – مجموعة من المقالات والأبحاث الحديثة .

الفهـرس

هذا الكتاب

يتساءل الكثيرون .. هل الكلام الذى يسمعونه عن مثلث برمودا كلام يعبر عن الحقيقة أم هو مجرد خيال عبقرى أوهم الناس بهذه الأحداث ، واستطرد فى حكاياته حتى تاه الناس بين الوهم والحقيقة !

إن الأحداث التى نقرأها ونسمع عنها ، من الصعب أن يتفتق ذهن أى شخص لكى ينسج خيوطها الدرامية بهذه الحبكة مهما أوتى من ذكاء وبراعة سينمائية !

والواقع يؤكد أن هذه الأحداث حقيقية ، وإن اختلفت التفسيرات والتعليقات والتبريرات .

ويقدم هذا الكتاب مجموعة من الأحداث والتحقيقات المصورة جمعها المؤلف من المراجع الأجنبية والمقالات والرسائل التى تناولت الموضوع من خلال مجموعة من الصحفيين والمراسلين الذين سعوا إلى مناقشة أولئك الذين عاشوا الحدث أو تابعوه عن قرب مثل المسئولين فى الرادارات التى تابعت الطائرات المنكوبة ، أو القواعد التى كانت توجه السفن المختفية ، أو حرس السواحل الذين قاموا بالبحث والتفتيش فى مكان الحدث ، وغير أولئك ممن لهم صلة بالأحداث التى تقع فى هذه المنطقة .

ولقد كانت نتائج البحث دائما تشير إلى أنه لا يوجد أسباب منطقية أو عوامل طبيعية أدت إلى حدوث الكارثة !

ويستمر التساؤل .. ما حقيقة مثلث برمودا ؟!!

